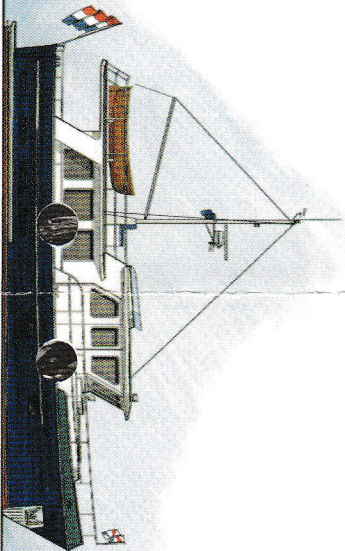
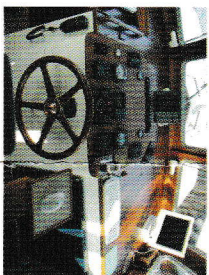
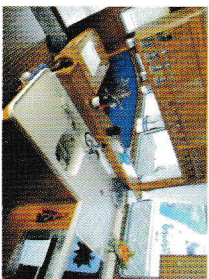


www.kiebitzberg.de



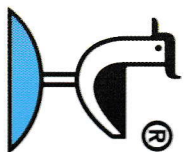
39539 Havelberg - Tel. 039387-72540 - Service 0170 - 2013097



- ▶ Schiff- und Yachtbau
- ▶ Pontons - Schwimmsteg
- ▶ Yacht-Refit
- ▶ Schiffslektrik - Motorenservice
- ▶ Sommer- und Winterlegeplätze
- ▶ Restaurierung
- ▶ Schiffsinneausbau
- ▶ Möbelfertigung



KIEBITZBERG
SCHIFFSWERFT GmbH & Co.KG



Klönsschnack

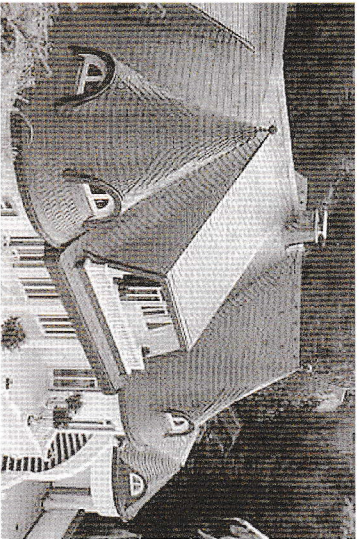


Mitteilungen der
Deutschen Traditions-Motorboot-
Vereinigung e.V. (DTMV)
für Freunde der Traditionsschifffahrt



Schieferdächer und Fassadenornamente vom Spezialisten

Schiefer, der Baustoff aus der Natur bietet ausgezeichnete Möglichkeiten zur anspruchsvollen Gestaltung von Dächern und Fassaden. Dachdeckermeister und Schieferdeckermeister Ulrich Horstmann beherrscht alle Variationsmöglichkeiten über professionelle Deckarten bis hin zur Kunst am Bau. Und dabei kommt auch der ökonomische Aspekt nicht zu kurz. Unter Berücksichtigung der Lebensdauer ist ein Schieferdach immer eine Alternative. Es ist z.B. als Fassadenverkleidung, besonders mit Wärmedämmung, eine dauerhafte, und je nach Deckart, sehr kostengünstige Lösung. Der Fachbetrieb Horstmann ist eines der wenigen Unternehmen in der Bundesrepublik, das noch die



handwerkliche Kunst der Ornamentgestaltung beherrscht. Die Vielzahl der ausgeführten Arbeiten an sakralen, profanen und denkmalgeschützten Bauwerken zeugt von handwerklichem Können. Bauklempnerarbeiten, Wetterhähne und Blitzableiterbau (komplett) werden hier ebenso fachgerecht ausgeführt wie Flachdachabdichtungen und Isolierungen.

*Die Spatzen pfeifen es vom Dach
„der Horstmann“ ist der Mann vom Fach!*

Ulrich Horstmann

Dachdeckermeister und Schieferdeckermeister

Bedachungen - Isolierbau - Blitzableiterbau



34431 Marsberg · Westheimer Str. 14 · Tel. 0 29 92 - 36 66
Auto-Tel. 01 71 - 7 20 37 79 · Fax: 0 29 92 - 81 28

Vorwort

Liebe Freunde der Traditionsschifffahrt,

ein sonniger Sommer und eine fahrtreaktive Saison liegen hinter den Traditionsschiffern. An vielen Hafenorten zeigten die Schiffe und Boote der DTMV „Flagge“ (Standard). Die Zahl der in der DTMV organisierten Traditionsschiffer mit ihren Fahrzeugen wächst weiter und das ist gut so – die gemeinsame Vertretung unserer Interessen bleibt eine Daueraufgabe. Dazu auch Beiträge im Innenteil dieser Schrift.



Das Treffen im Zentrum der deutschen Binnenschifffahrt, Duisburg-Ruhrort, und die dabei vertieften Kontakte zum Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) verdeutlichen unsere Verbindung zu den „großen Brüdern“, der gewerblichen Binnenschifffahrt - „Wir auf dem Wasser“. Aus Großbritannien und Schweden erreichten uns Anfragen von Traditionsschiffern zu den Wasserstraßen in Deutschland – wir konnten helfen. So möchten wir nach Kräften die Partnerschaft auf dem Wasser fortentwickeln.

Als Planungshilfe in den Wintermonaten für das kommende Jahr soll der fortgeschriebene Veranstaltungskalender dienen, ein Höhepunkt wird die offizielle Teilnahme der DTMV am 31. Deutschen Seeschifffahrtstag in der Hansestadt Lübeck sein. Aber zuvor heißt es im Winter: „Sehen wir uns wieder in Potsdamer!“ In diesem Sinne empfehle ich die vorliegende „Klionschnack“-Ausgabe unseren Lesern.

Zum Jahresausklang Euch / Ihnen meine guten Wünsche für das Wohlergehen sowie von Tau und Teer gewürzte Träume von Schiffen und Häten.

(Dieter Feddern)
1. Vorsitzender

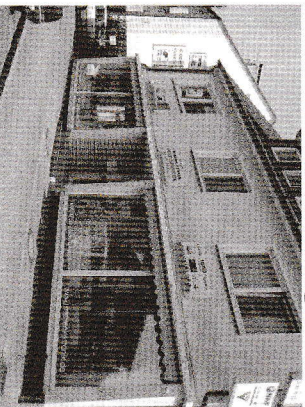
Terminkalender 2004

Marineelektronik

Benkert & Jorczyk

Schiffselektronik • Schiffselektrik

Beratung



Service

Verkauf

Hafenstraße 31 - 22880 Wedel

Tel.: 04103 - 93700

Fax: 04103 - 937070

E-mail: info@marineelektronik.de

Autohelm, Raymarine, Raytheon
Reparatur- und Garantieservice

PC-Navigation Kompetenzpartner

Webasto und Eberspächer Heizungen

www.marineelektronik.de

17. - 25. 01.

„boot“ Düsseldorf, die DTMV auf dem Stand des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt

24. 01.

Schifferfest der Berlin-Brandenburgischen Schiffergesellschaft (BBSG) im Historischen Hafen Berlin-Mitte

23. - 27. 02.

„Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region.“ - Fortsetzung des Seminars „Die Geschichte der Schifffahrt in Ostfriesland“ an der Ostfriesischen Evangelischen Landvolkshochschule in Potshausen in Kooperation mit der DTMV (s. besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer)

01. - 02. 05.

Kajenmarkeröffnung Weser-Promenade (Schlachte), Bremen

01. 05.

Unterweser-Traditionsschiffreffen in Eisfleth mit buntem Programm „Open ships“

07. - 09. 05.

Historische Lastensegler-Regatta, BBSG Berlin

12. - 15. 05.

Zielfahrt der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. nach Lübeck, offizielle Teilnahme am 31. Deutschen Seeschiffahrtstag 2004 des Deutschen Nautischen Vereins und des Nautischen Vereins zu Lübeck. – Jahreshauptversammlung am 15. 05. (s. besondere Veranstaltungen)

18. + 19. 06.

Einladung zum 125. Firmenjubiläum der Firma Reinfjes (Hamehn/Weser) (s. besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer)

02. - 04. 07.

Skipperreffen in Ketzin/ Havel des Landesverbandes Motorbootsport Brandenburg

28. 07. - 01. 08.

Bremerhavener Festwoche mit Basar Maritim – Das maritime Erlebnis des Jahres mit einem großen Open-Air-Programm (BIS Bremerhaven Touristik)

31. 07. - 01. 08.

Kanalfest am „Nassen Dreieck“ in Bergeshövede, im Rahmen des kulturellen „Kanalkörns“ der Stadt Hörstel.

05. - 08. 08.

Internationales Tourenskipperreffen, Sternfahrt „Kurs Nord“ des Deutschen Motoryachtverbandes in Leer (Ostfriesland), damit verbunden Treffen der DTMV

27. - 29. 08.

Kanalfestival in Datteln

27. - 29. 08.

14. Hatentfest der BBSG Berlin im historischen Hafen, einschließlich lange Nacht der Museen

Gründung und Zielsetzung

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung e.V. (DTMV) ist ein Zusammenschluss von Eigern traditioneller Motorschiffe und -boote mit einem Mindestalter von 50 Jahren sowie weiteren Freunden der Traditions-schifffahrt ohne oder mit jüngeren Wasserfahrzeugen als fördernde Mitglieder, die bei vollem Stimmrecht gleichermäßen willkommen sind.

Die DTMV hat sich zum Ziel gesetzt, einen Beitrag zum Erhalt und zur Pflege des maritimen Kulturerbes zu leisten. Daher ist eine gute Zusammenarbeit mit den Schifffahrtsmuseen unerlässlich. Zugleich wird auch die Tradition des motorisierten Fahrtenwassersports mit dem Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern unterstützt. Neben der Interessenvertretung für die Mitglieder werden die Sicherheit an Bord und der Schutz der Umwelt gefördert. Die Schiffe und Boote der DTMV fahren, und sie zeigen mit ihren traditionellen Fahrzeugen „Flagge“ (Ständer) bei sportlichen und kulturellen Veranstaltungen. In diesem Sinne arbeitet die DTMV mit den einschlägigen Fachverbänden, Sportbünden und Organisationen zusammen.

Unter dem Motto „Wir auf dem Wasser“ bemüht sich die DTMV auch um eine gute Partnerschaft mit der Berufsschifffahrt. Die diesjährige Mitgliederversammlung wurde deshalb im großen Sitzungssaal des „Haus Rhein“, Duisburg-Ruhrort (Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen) abgehalten. In diesem Jahr wird die DTMV erstmalig in Zusammenarbeit mit dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt auf der „boot Düsseldorf“, Halle 8, „Flagge“ zeigen.

Als überregional organisierter Wassersportverein ist die DTMV Mitglied im „Deutschen Motor yachtverband e.V.“ (DMYV) sowie über den Kreissportbund Leer auch Mitglied im Landessportbund Niedersachsen. Daneben besteht für die DTMV die Mitgliedschaft in der „Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.“ (GSHW), dem Dachverband für die fahrende Traditionsschifffahrt in Deutschland mit der Interessensvertretung im EUROPEAN MARITIME HERITAGE (EMH), ein europäischer Zusammenschluss nationaler

Vereinigungen der Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen. Die DTMV arbeitet mit in dem GSHW-Fachausschuss „Binnen“.

Unter Berücksichtigung der vergleichbaren Zielsetzung hat die DTMV kooperative Mitgliedschaft auf Gegenseitigkeit vereinbart mit dem Förderverein „Maritimer Denkmalschutz e.V.“ (MDS) in Bremerhaven, der britischen Traditions-schiffvereinigung „The Barge Association“ (DBA) sowie

- der „Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft e.V.“ (BBSG) zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschifffahrt und Betreiberin des historischen Hafens Berlin an der Mühlendammchause.

Daneben werden die Kontakte zu einschlägigen niederländischen Traditions-schiffvereinigungen weiterentwickelt.

Die DTMV wurde 1998 in Leer (Ostfriesland) gegründet. Sie ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Leer eingetragen und vom zuständigen Finanzamt als gemeinnütziger Verein im Sinne des Steuerrechts anerkannt (Abzugsfähigkeit von Spenden).

„Klönshack“

Halbjährlich (Frühjahr und Herbst) gibt die DTMV in Zusammenarbeit mit einer Fachagentur „Klönshack“ – Mittelungen für Freunde der Traditions-schifffahrt heraus. Diese Schritt enthält jeweils aktuelle Informationen, Berichte der Mitglieder und Fachbeiträge von Gastautoren. „Klönshack“ erscheint mit einer Auflage von 1.800 und wird gezielt an Verbände und Institutionen sowie Freunde der Traditions-schifffahrt kostenlos abgegeben. Neben der ehrenamtlichen Redaktion wird die Herstellung mit Anzeigen einschlägiger Firmen und Einrichtungen finanziert, die damit auch eine für sie interessante Zielgruppe ansprechen. Wir danken allen Inserenten und bitten unsere Leser um Beachtung.

Mitgliedschaft

Nach der DTMV-Satzung sind natürliche – gleich welchen Alters – und juristische Personen als Mitglieder willkommen, die sich als Freunde der Traditions-schifffahrt der Zielset-

zung der Vereinigung verbunden fühlen. Dies als „aktive“ Traditions-schiffer sowie deren Partner und Familienangehörige mit einem traditionellen Wasserfahrzeug (50 Jahre und älter) oder als „fördernde“ Mitglieder – mit vollem Stimmrecht – ohne bzw. mit einem jüngeren Schiff/Boot.

Zur Zeit sind in der DTMV etwa 130 Mitglieder mit über 80 Schiffen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden organisiert. Die Tendenz ist nach wie vor steigend.

Beiträge

Die zu zahlenden Beiträge (einschließlich der an die Verbände und Sportbünde abzuführenden Umlagen):

- Aufnahmegebühr (einnalig, je Schiff/Boot) = 55 Euro
- Jahresbeitrag für Schiffs-/Bootsseigner = 54 Euro
- Jahresbeitrag für Mitglieder ohne Schiff/Boot = 45 Euro

- Jahresbeitrag für Partnermitglieder sowie für junge Erwachsene = 25 Euro (bis zum 25. Lebensjahr, soweit in der Ausbildung oder dienstleistend)
- Jugendmitglieder (7 bis 18 Jahre) = 5 Euro
- Kinder (bis 6 Jahre) sind beitragsfrei, wenn beide Elternteile Mitglieder sind.

Geschäftsstelle

Dieter Feddern, 1. Vorsitzender, Wilhelmningang 2 a, 26789 Leer (Ostfriesland) Telefon (049 1) 9 25 09 75, Fax: (0491) 9 25 09 74, e-mail: B.Feddern@t-online.de.

Internet-Adresse der DTMV : <http://www.dtmv-online.de>.

DTMV-Bankverbindung:
Ostfriesische Volksbank Leer,
Konto-Nr. 108 84700 (BLZ 285 900 75) 



Der DTMV-Vorstand (von links): Uwe Freibote (Häfen, Technik, Umwelt), Wolfgang Nischwitz (2. Vorsitzender), Bernd Mühlenbruch (Schatzmeister, Webmaster), Brunnhilde Feddern (Pressebeauftragte), Dieter Feddern (1. Vorsitzender) sowie Ursula Walthemate (Schriftführerin).

Fahren auch Sie mit uns den richtigen Kurs in die Zukunft.

Wir sind die Experten für Schiffsfinanzierungen.



Ostfriesische Volksbank eG
Mühlenstr. 6 - 12 · 26789 Leer
Telefon: (0491) 9272 - 0



Volksbank Haren/Ems
Kirchstr. 20 - 22 · 49733 Haren
Telefon: (05932) 509 - 0



Volksbank Papenburg
Hauptkanal links 52 · 26871 Papenburg
Telefon: (04961) 9465 - 0



Bank für Schifffahrt (BFS)
Hindenburgstr. 5 · 30175 Hannover
Telefon: (0511) 28049 - 0



www.ostfriesische-volksbank.de
www.volksbank-haren.de
www.volksbank-papenburg.de
www.bank-fuer-schifffahrt.de

MARINA
PARK
EMSTAL

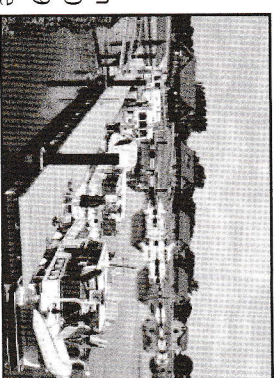
WOHNEN
AM
WASSER

Liegeplätze

Hafen-Café

Wochenendhäuser

Anschrift: Steinbilderstr. 80 · 26907 Walchum
Hafenmeister: Tel. 0 49 63 - 917 650
Tel. 0 49 63 - 910 810 · Fax 0 49 63 - 910 829
www.marinapark-emstal.de · info@marinapark-emstal.de



HALLO TRADITIONSSKIPPER

Schmecken Sie die Frische des Nordens!

Extra Hustenbonbons!

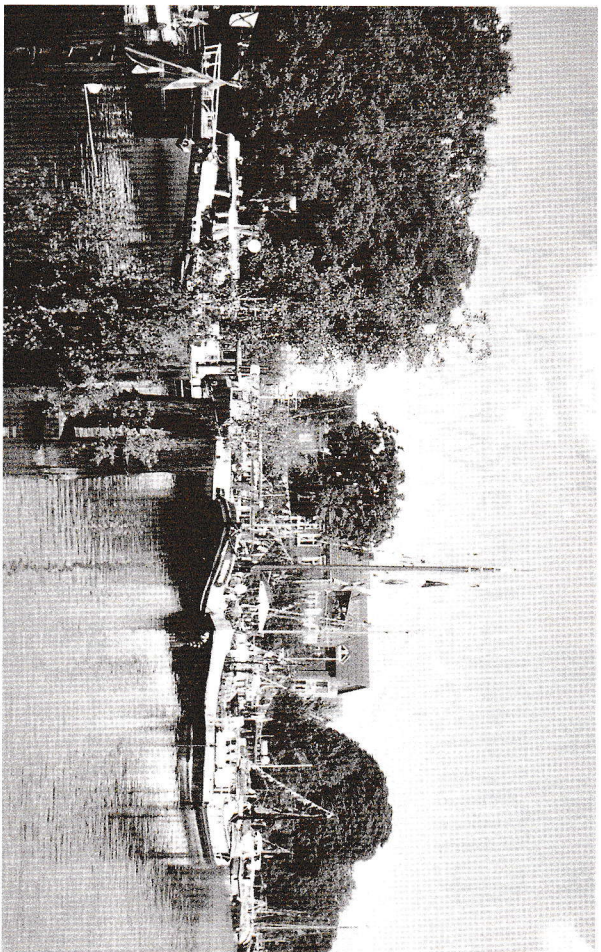
Wir stratten Ihre Bordapotheke aus



Echt Sytler
Bristen-Klömbies **1.78 €**

STADT
APOTHEKE

Inh.: Susanne Kerkmann, Mühlenstr. 59
26789 Leer, Tel.: 04 91/9 27 90 66



Zum Auftakt der DTMV-Aktivitäten nahmen 16 Schiffe am Traditionsschiff-Treffen des „Schipperklotz“ im Heimatverein in Leer teil.

Die Deutsche Traditions-Motorboot-Vereinigung, Saison 2003

Die Aktivitäten der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV) begannen am 18.07.2003 mit der Teilnahme am Traditionsschiffreffen in Leer. 16 Schiffe der DTMV nahmen an dieser Veranstaltung des Heimatvereins (Schipperklotz) teil. Sie kamen u.a. von der Spree, dem Rhein, der Trave, aus dem Bereich der Westdeutschen Kanäle und den Niederlanden. Zuvor nahmen vier DTMV-Schiffe am Pavillon d'Or, Internationale Sternfahrt für Tourenskipper in Harlingen, teil. Diese Veranstaltung lief vom 26.-29. Juni. Ausrichter war der Königlich Niederländische Motorboot Club.

Vom 20.7. bis zum 24.7. ging es dann in einer Konvoifahrt von Leer nach Duisburg. Hieran nahmen 12 Schiffe der DTMV und zwei niederländische Gastschiffe teil. Noch während der Traditionsschiffreffen lief, verließ der Konvoi den Leeraner Hafen. In Herbrum war eine Sonderschlussung für den Sonntag bestellt. Über die Ems fuhren die Schiffe in den Dortmund-Ems-Kanal bis Herre. Von dort aus über

den Rhein-Herne-Kanal zum Rhein nach Duisburg. Die Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämtern klappte hervorragend. Die DTMV dankt allen Beteiligten recht herzlich. Vor dieser Konvoifahrt war eine Menge Arbeit im organisatorischen Bereich zu verrichten. Schleusen, sowie Wasserschutzpolizei wurden angeschrieben. Die Übernachtungsmöglichkeiten mussten geklärt werden.

In Duisburg wartete auf die Mitglieder der DTMV im Rahmen des Ruhrorter Halenfestes als Gäste des Hafens („DuisPort“) ein tolles Programm über mehrere Tage. Das Frühstück wurde auf dem traditionellen Rheinschlepper „Oscar Huber“ durch den Homberger Schifferverein und dem Förderverein des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt zubereitet. Marlies Diepenbrook und Manfred Ahrens gilt hier ein besonderer Dank. Begrüßt wurden die Crews der DTMV-Schiffe auf dem „Oscar Huber“ vom Vorsitzenden des Ruhrorter Bürgervereins, Willi Wildenblank sowie Günter Lauer,

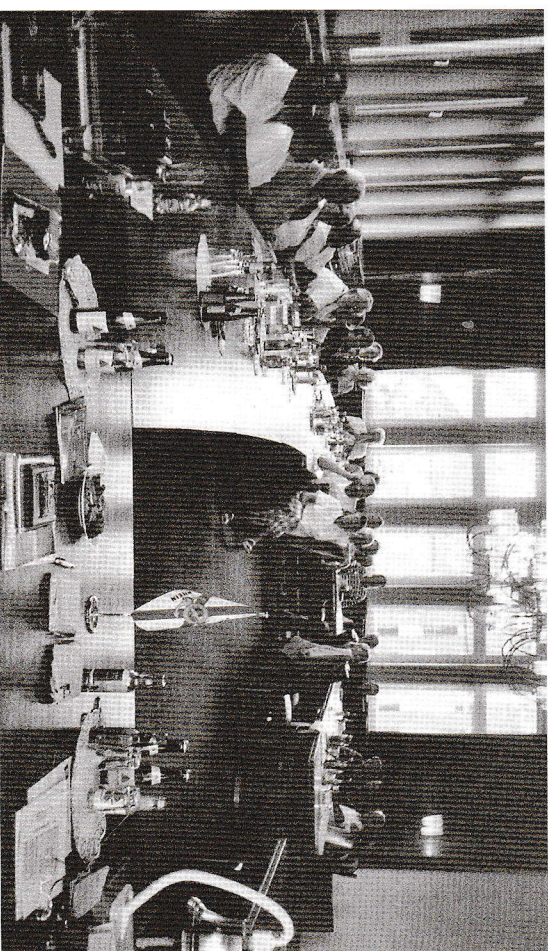
dem Vorsitzenden des Homberger Schiffervereins, Heinrich Kemper, Leiter des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg, Meiderich, Corinth, Rosemarie Abel, SPD-Ratsfrau der Stadt Duisburg, sowie der Vizepräsident des Deutschen Motoryachtverbandes, Dieter Sudmann, waren ebenfalls vertreten. Dieter Feddern, 1. Vorsitzender der DTMV bedankte sich für den herzlichen Empfang und überreichte den Ehrengästen die Ehrenplakette der DTMV.

Diese Gemeinschaftsveranstaltung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt und der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung war eingebettet in dem von einer aktiven Arbeitsgemeinschaft organisierten „Ruhrorter Hafenfesst“ mit einem über mehrere Tage laufenden bunten Programm. Außerdem hielt die DTMV im großen holzgetäfelten Sitzungssaal des „Haus Rhein“ – Eigentum des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) - ihre alljährliche Mitgliederversammlung ab. Der 1. Vorsitzende der DTMV, Dieter Feddern, begrüßte die anwesenden Mitglieder und Gäste, insbesondere den Geschäftsführer des VBW und Vertreter des Hausherrn des „Haus Rhein“, Rechtsanwalt Gunter Düttemeyer und Dr. Günter Lucke (Präsident



Dank und Anerkennungsplakette durch den DTMV-Vorsitzenden für Gunter Düttemeyer (rechts).

umsmitglied des Deutschen Motoryachtverbandes und Präsident des Landesverbandes des Motorbootsport Brandenburg). Herzlich wurden ebenfalls die weit angereisten Mitglieder Annette und Rene Buzio aus der Schweiz, sowie die Besatzung des Dampfer „ANDREAS“, Vereinsschiff der Berlin-Brandenburgischen Schifffahrtsgesellschaft (BBSG) begrüßt. In seinem Grußwort wies der Geschäftsführer des VBW, Gunter Düttemeyer die stark vertretene DTMV darauf hin, dass die „Berusschifffahrt und Sportschifffahrt immer mehr zusammen-



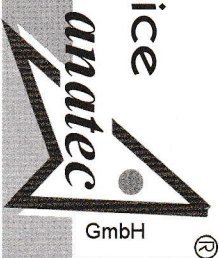
DTMV-Mitgliederversammlung im „Haus Rhein“

Navigation Radar Funk

...Beratung,
Ausrüstung
und Service



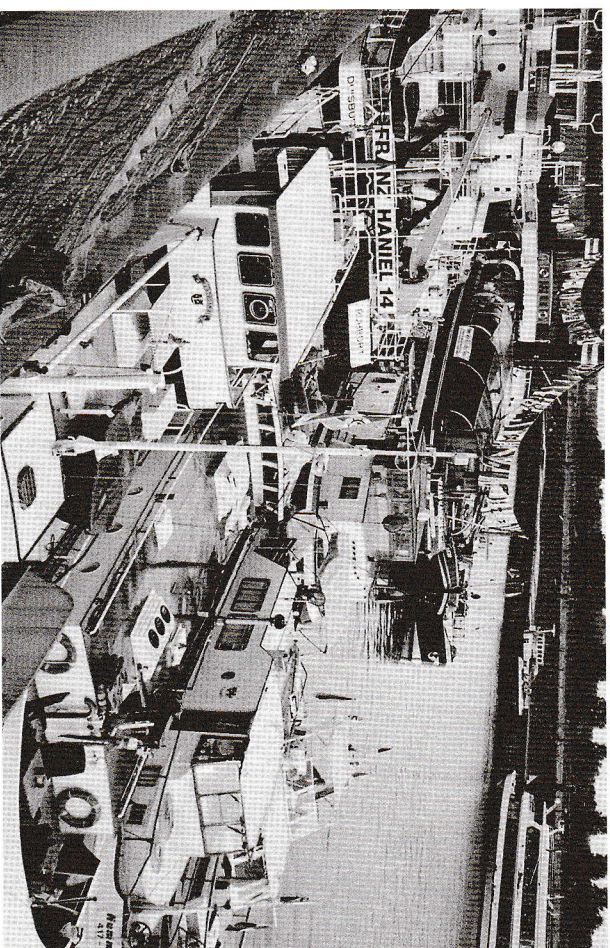
SERVICE & SUPPORT
Wir installieren und reparieren schnell und kostengünstig. Damit Sie die Freude am Wunderschönen maritimen Hobby nicht verlieren.
Wolfgang Kollas



Autorisierter Servicepartner von Eissing.

Ihr Partner in Ostfriesland: Dipl. Ing. R. Kohls • Kreisstraße 31
26802 Moorerland/Boekzeterlefen • Tel. 049 54/99 49 25

Die DTMV - Saisonrückblick 2003



Buntes Bild im Ruhrorter Hafen. 20 Schiffe der DTMV.

wachsen“ und dass es erfreulich sei, dass dieser Gedanke durch die DTMV weitergetragen wird. Auch seitens des VBW wird im Rahmen der Veranstaltungen immer das gegenseitige Verständnis kommuniziert.“ So lud Dülmeier die DTMV ein, ihr 10jähriges Bestehen auf dem Schulschiff „Rhein“ zu begehen. Der Binnenschiffahrtsverlag, der bei dieser Gelegenheit seine Produkte präsentierte, versorgte die Teilnehmer der Mitgliederversammlung mit Getränken. Danke!



Ein starkes Team: Maschinist und Heizer des Schlepper „Andreas“

Aus Berlin war Dr. Günter Lucke, nach Duisburg angereist. Als die DTMV vor fünf Jahren in Leer gegründet wurde, stand er mit „an der Wiege“ des Vereins. Daher ließ er es sich nicht nehmen, in Duisburg dabei zu sein. Von ihm erhielt dann auch während der Mitgliederversammlung der DTMV die Beauftragte für Presse u. Öffentlichkeitsarbeit, die seit Bestehen der DTMV für die Presse/Offentlichkeitsarbeit des Vereins verantwortlich ist, die silberne Ehrennadel des Deutschen Motor yachtverbandes für besondere Verdienste um den motorisierten Wassersport.

Jedes an der Duisburger Veranstaltung teilnehmende Fahrzeug erhielt vom 1. Vorsitzenden der DTMV eine Plakette. Für die längste Fahrt wurden die Schiffe „Christine“, „Wasser-nymphe“ und „Achat“ ausgezeichnet. Die nächste Mitgliederversammlung der DTMV findet im Rahmen einer Zielfahrt zum Deutschen Seeschiffahrtstag 2004 des Deutschen Nautischen Vereins in Lübeck statt. Die DTMV-Mitglieder treffen sich am 15. Mai 2004 in den Räumen der Schiffergesellschaft zu Lübeck. Winfried Röcker, Präsident des Deutschen Motor yachtverbandes, der einst die Idee ins

Wenn es mal hart auf hart kommt,
sollten Sie vorgesorgt haben!
Wir stellen Ihnen eine Bordapotheke
zusammen.

Löwen-Apotheke

Seit 1685 Familienbesitz
Inhaber Walter Bader
26789 Leer • Brunnensstraße 19 • Tel.: 0491-2237





Nicht in Dover - nicht in Calais... in der Marina „Alte Fahrt Fuestrup“ wurde Zwischenstopp gemacht. Winfried Röcker, Präsident des Deutschen Motor yachtverbandes war dabei.

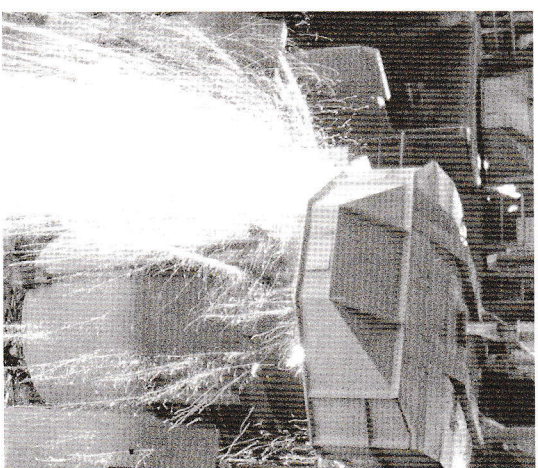
Leben rief, die DTMV zu gründen, konnte an diesem Treffen in Duisburg leider nicht teilnehmen. Aber auch er ließ es sich nicht nehmen, während eines Zwischenstopps des Konvois auf der Fahrt von Leer nach Duisburg in der Marina „Alte Fahrt Fuestrup“ (DEK) der DTMV seine Anerkennung für die geleistete Arbeit in diesen fünf Jahren persönlich auszusprechen. Mit großen „Hallo“ wurden die Schiffe der DTMV begrüßt. Klaus Nowacki hieß die DTMV willkommen. Er hatte zu diesem Anlass u. a. einen Shantychor bestellt. Und die Besatzungen der Motorboote und der Traditionsschiffe feierten. Lustig ging es zu, als der mit den DTMV-Schiffen mitfahrende niederländische Pratenchor „Den Conincklijke Scric der Zee“ spontan mit dem Shantychor musizierten und die Skipper dazu tanzten. Fast eine Woche lang waren die DTMV-Schiffe zu Gast in Duisburg – eingebettet in ein vielseitiges Rahmenprogramm. Unter anderem eine Fahrt auf der Ruhr mit dem Fahrgastschiff RHEINFELS und eine Stadtrundfahrt. – Über den Besuch bei Thyssens Stahlkochern wird

Waltraud Nischwitz noch gesondert berichten. Die Crews der DTMV reваншиerten sich mit täglichen Korsfahrten in vollen Flaggen-schmuck. Vorbei an den Tribünen der Schifferbörse, wo die einzelnen Schiffe den Zuschauern über Lautsprecher vorgestellt wurden. Insgesamt waren ca. 20 DTMV-Schiffe und -Boote in Duisburg vertreten. Aber die Mitglieder kamen nicht nur mit dem Schiff. Viele reisten mit der Bahn oder dem Auto an. In Einzelfällen wurde auch geflogen. Dem Abschied im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt ging am Samstag im Rahmen des Ruhrorter Hafenfestes ein gigantisches Feuerwerk voraus. Die Aktivitäten der DTMV begannen und endeten in Leer. Beim Tourenskippertreffen des Deutschen Motor yachtverbandes fanden sich in Leer immerhin noch 14 Schiffe ein. Damit erhielt die DTMV als stärkster Verein beim Tourenskippertreffen in Leer zum wiederholten Male den Ehrenpokal der Stadt Leer. Bürgermeister Wolfgang Kelner hob beim Tee-Empfang für die DTMV-Mitglieder die geleistete ehrenamtliche Arbeit der DTMV hervor. **29**

Bei Thyssens Stahlkochern von Waltraud Nischwitz

Die Stadt Duisburg hat uns mit der Einladung zum Hafenfest ein vielseitiges Rahmenprogramm angeboten. Ein „Highlight“ war der Besuch bei den Stahlkochern von Thyssen. Die Teilnehmer wurden im Bus auf das Thyssen-Gelände gebracht. Eine eigene Stadt mit mehr als 35.000 Mitarbeitern und einem eigenen Wegennetz von mehr als 70 Kilometern. Sandalenträger wurden etwas „scheel“ angesehen – nackte Beine sind aus Sicherheitsgründen nicht gerne gesehen und unser jüngstes Mitglied, Björn – fünf Jahre alt – durfte leider nicht mit auf unsere Runde. Da wir einen vollständigen Überblick über die Produktion erhalten sollten, mussten wir viele Wege im Bus zurücklegen – die Wege durch die Fabrikhallen bei weit über 30 Grad waren schon recht anstrengend.

Also ging es in den Hälten los: Eisenerz ist der Ausgangsstoff und Kohle braucht man für die Schmelze. Damit ist der entscheidende Nachschub heranzuschaffen, wobei eine Transportfahrt Rotterdam-Duisburg-Rotterdam bei einem guten Ablauf von 42 Stunden bewältigt werden kann. Von Schlifferromanik kann hier keine Rede mehr sein. Thyssen war auch in den Bau des Rotterdamer Hafens mit eingebunden, da der Erzracker der Erze aus Südamerika und Kanada holt, einen extremen Tiefgang hat und in andere Hälten nicht festmachen kann. So konnten wir die Vorratshälten von Erz und Kohle sehen, die die laufende Produktion sichern. Von dort geht es in die Hochofen, in denen das Roheisen erzeugt wird: ein Höhlenschlund, der sich bei dem Abstieg aufbaut. Dann wird das Roheisen in riesigen Pfannen – natürlich flüssig – über das Gelände zu den Stahlkochen gebracht. Mit den entsprechenden Zusätzen versehen – und dazu gehört auch mal eben ein ganzer Container mit Stahlschrot, der wie eine Ladung Spaghetti im kochenden Wasser – nein Stahl – verschwitzet. Durch eine Kolkle gegossen werden Brammen (Stahlklötze) auf einem Endlosband mit zwei Gaslamfen voneinander getrennt (10x2x0,25 m) und auf Lager gelegt. Von dort aus werden sie wieder erwärmt (auf rund 1.300 Grad Celsi-



Heiße Sachse: bei den Stahlkochern entsteht auch Schlibfaustahl

us) und dann gewalzt. Beim Transport der Rohstoffe hatten wir es schon mit dem Wasser zu tun, aber in den Walzenstrassen treffen Stahl und Wasser wieder aufeinander: zuerst läuft eine solche Bramme durch verstellbare Walzen, die schrittweise die Dicke reduzieren und zum Schluss, wenn sich die gewalzte Länge nicht mehr von links nach rechts und zurück bewegen lässt, dann geht es in einer Richtung auf einen riesigen Wickeldorn, der eine Blechlage von wenigen Millimetern aufnimmt, die dann weiter verarbeitet werden kann, z.B. zu Getränkedosen. An die haben wir permanent gedacht, weil es doch neben der Walzenstraße schon sehr saunaähnlich war. Zum Schluss gab es als Stärkung noch eine Linsensuppe im ehemaligen Schlifferrheim, bei der wir in angeregter Unterhaltung den einführenden Vortrag mit dem Gesehenen verbinden konnten und auch alle unsere Fragen beantwortet wurden. Und bei welchem Thema sind wir ganz zum Schluss gelaundet? Beim Schlibfaustahl und wie sehr sich dieser in der Qualität und den Verarbeitungsmöglichkeiten von damals bis heute geändert hat. Ein herzlicher Dank an die Firma Thyssen und alle Beteiligten, einschließlich der Stadt Duisburg, die dies ermöglicht haben. **29**

Die Segelmacher

Maßanfertigungen von Meisterhand

- Spray Hood und Persenning
 - Markisen
 - LKW-Planen
 - Abdeckplanen
 - Spleis- und Taklerarbeiten
 - Windschutz
 - Freizeit-/Wassersportbekleidung
 - Boots- und Yachtbedarf
 - Maritime Geschenkartikel
 - Nautikartikeln
 - **X International Bootsfarben**
 - Tauwerk aller Art
- www.DerSegelmacher.de



Propangas-Station

Salverius Nachf.

Inhaber:
Vollborth & Battemann
26789 Leer
Neue Straße 20
(in der Altstadt)
Telefon:
0491/2874
Fax:
0491/9923249



GRAFIK-TEAM LEER

Besondere Veranstaltungen für Traditionsschiffer 2004

„Die historische Bedeutung der Schifffahrt in der Ems-Dollart-Region“

Fortsetzung des Seminars an der Ostfriesischen Landwirtschaftshochschule Pottshausen, Landkreis Leer, in Kooperation mit der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV)

Vom 23. bis zum 27. Februar 2004 treffen wir uns wieder in Pottshausen, Heinz Halfwassens, Leiter des Seminars, wird uns wieder „auf Trab“ halten und die Vielfalt der Schifffahrt in Ostfriesland weiter verdeutlichen. Die Geschichte Ostfrieslands ist seit Jahrhundertlang mit der Schifffahrt verbunden. Die vielen künstlichen Wasserläufe sowie die Ems haben seit alters her die wirtschaftliche Entwicklung der Region geprägt.

Neben einer Fahrt mit dem Traditionsschiff „Ems“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden auf der Außenems werden die historische und gegenwärtige Bedeutung des Flusses und die Auswirkungen der Emsverteilung und des-Sperrwerkes thematisiert. Weiterhin sind u. a. Besichtigungen und Führungen in den Schifffahrtsmuseen Haren (Ems) und Veendam (Niederlande) geplant. Vorgesehen sind außerdem Vorträge zum Thema „Traditionsschifffahrt“, Kostenpunkt: 165 Euro pro Person für das Seminar, Unterkunft und Verpflegung, zuzüglich der Kosten für Exkursionen.

125jähriges Firmenjubiläum der Firma Reinjtes

Am 18. und 19. Juni 2004 feiert die Firma Reinjtes ihr 125jähriges Firmenjubiläum. Die Traditionsschiffer der DTMV sind zu diesem Jubiläum eingeladen. In einer Konvoifahrt werden die Schiffe und Boote gemeinsam durch ein Loisen-Fahrzeug der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von Minden aus auf der Oberweser nach Hameln und zurück begleitet. Damit entfällt für die „Größeren“ ggf. die Streckenzugunspflicht. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird der Weser aus der Eder-Talsperre zusätzlich Wasser zuführen, so dass Schiffe bis zu einem Tiefgang von ca. 150

m an der Fahrt teilnehmen können. Zum Festbankett mit Ehrengästen sind die DTMV-Skipper ebenfalls eingeladen. Jeder Teilnehmer der mit Reinjtes-Getriebe in seinem Schiff oder Boot fährt, erhält auf Wunsch aus dem Firmenarchiv Dokumentationen für sein Schiff. Für jedes teilnehmende Fahrzeug zahlt die Firma einen Betriebskostenzuschuss. Anmeldungen bitte bei unserem Schatzmeister, Bernd Mühlentbruch.

Zielfahrt der DTMV nach Lübeck - 31. Deutscher Seeschiffahrtstag 2004

In der Zeit vom 12. bis zum 15. Mai 2004 veranstalten der Deutsche Nautische Verein gemeinsam mit dem Nautischen Verein Lübeck und der Hansestadt Lübeck den nächsten deutschen Seeschiffahrtstag, der alle drei Jahre in einer deutschen Hafenstadt abgehalten wird und um damit für eine positive Zukunft des Seewesens zu werben. Als der nautischen Gemeinschaft verbundene Vereinigung wird die DTMV an dieser Veranstaltung teilnehmen und dort „Flagge (Ständer) zeigen“. Für ihre Mitglieder und weitere Freunde der Traditionsschifffahrt wird die DTMV hierzu eine Zielfahrt nach Lübeck ausgeschrieben. Zeitlich damit verbunden wird die DTMV ihre Jahresmitgliederversammlung 2004 am 15. Mai in Lübeck im Hause der historischen Schiffergesellschaft von 1535 abhalten.

Das Programm dieses Seeschiffahrtstages bietet eine Fülle von interessanten Veranstaltungen und die Möglichkeit, sich verschiedenen Arbeitsgruppen anzuschließen, die sich mit aktuellen maritimen Fragen befassen – es dürfte für jeden etwas dabei sein. Daneben wird ein buntes Rahmenprogramm für Auflockerung sorgen. Einzelheiten werden zu gegebener Zeit mit der Ausschreibung bekanntgegeben. Dann wird eine frühzeitige Anmeldung erforderlich sein. Die DTMV-Teilnahme an dieser Veranstaltung wird durch den 1. Vorsitzenden, Dieter Feddern, koordiniert. Das örtliche Mitglied, Arthur Stumpf, wirkt unterstützend mit. „Treffen wir uns in Lübeck!“

Service rund ums Boot

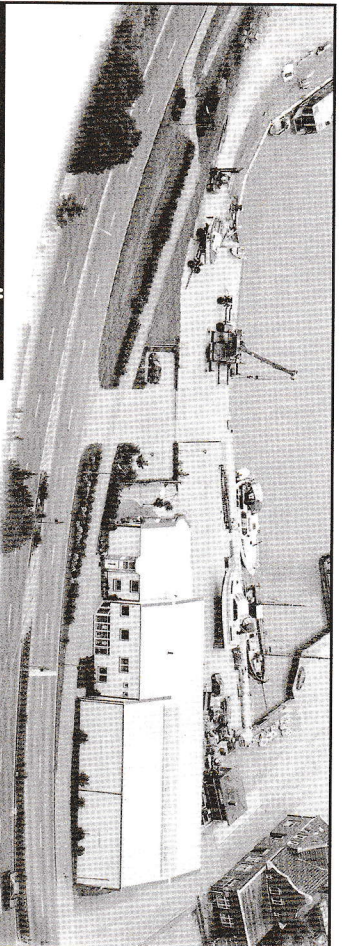
- Wir haben den Antrieb: Maschinen- und Waagenbau
Einbaudiesel Durchföhrung von:
Getriebe Schiffsreparaturen
Wellenanlagen Motorinstandsetzung
Propeller Bootslagerung
Kupplungen
Außenborder



HÖPPNER

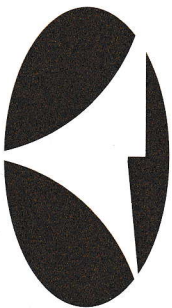
Diekt am Wasser
Citynähe - 300 m
v. Delft

Am Neptundock · 26723 Emden · Tel. 0 49 21 / 2 27 76 · Fax 0 49 21 / 3 38 14



IHR PARTNER FÜR:

- Aus- und Umbauten
- Reparaturen
- Winterlager (Hallen)/Kran
- Technisches
- Wassersportzubehör
- An- und Verkauf von Motor- und Segelyachten
- 200 m Pier
- bis 4,5 m Wassertiefe



LEDA YACHTBAU

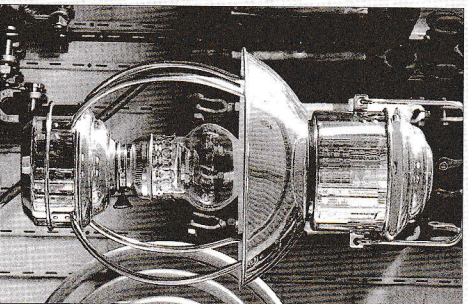
Sägemühlenstraße 6 · 26789 Leer
 Tel.: 04 91 / 92 79 53 3 · Fax: 04 91 / 92 79 53 5
 www.ledayachtbau.de · info@ledayachtbau.de

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE

Von Affenfaust
 bis Zitrone ...

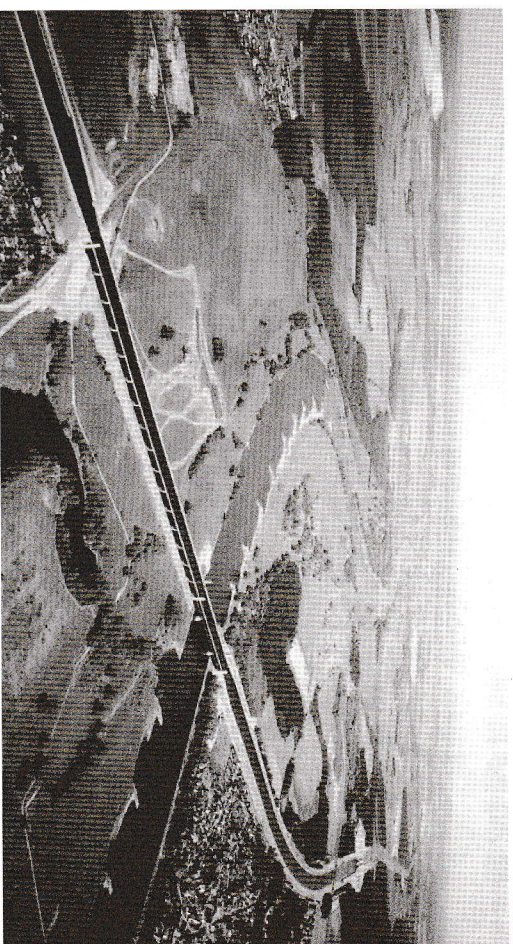
Über 8000 verschiedene Artikel liefern wir sofort aus unserem Lager. Gerne schicken wir Ihnen unseren berühmten "Kleinen Braunen": den Katalog, der in keinem Bücherschapp fehlen darf.



Internet-Shop und
 Katalogbestellung:
 www.toplicht.de

Toplicht GmbH
 Friesenweg 4
 D-22763 Hamburg
 Tel: 040-8890 100
 Fax: 040-8890 1011
 toplicht@toplicht.de
 www.toplicht.de

Wasserstraßen



Das Wasserstraßenkreuz - Kanalbrücke und Elbe - aus der Vogelperspektive

Das Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg –

Die Kanalbrücke über die Elbe

Von Ltd. Baudirektor Dipl.-Ing. Thomas Menzel,
 Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Magdeburg
 der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Freie Fahrt für Europas Binnenschiffe!

Nach sechs Jahren Bauzeit wurde in Magdeburg Europas größtes Wasserstraßenkreuz freigegeben. Es klingt wie die Geschichte der Königskinder: zwei Kanäle – jeder eine der wichtigsten Wasserstraßen seiner Region – stehen sich gegenüber und können über den Fluss nicht zueinander gelangen. Vom Westen der Mittellandkanal und vom Osten der Elbe-Havel-Kanal – das unüberwindbare Hindernis: Die Elbe bei Magdeburg.

Am 10. Oktober 2003 war es nun soweit: Das Wasserstraßenkreuz wurde feierlich für den Verkehr freigegeben. Kernstück ist Europas längste Kanalbrücke, die auf 918 Meter Länge über die Elbe fährt und beide Kanäle erstmals miteinander verbindet. Drei Schleusen regeln das Auf und Ab zwischen unterschiedlichen Kanalhöhen und den Übergang aus beiden Richtungen kommt in die Elbe. Das Bauwerk, das aus der Luft wie eine große Acht

annahmet, macht eine ganzjährige, wasserstandsunabhängige Elbquerung und eine ganzjährige vollschiffige Anbindung der Magdeburger Häfen an den Mittellandkanal möglich. Mit nur sechs Jahren Bauzeit und einem Kostenvolumen von rund 500 Mio Euro liegt das bauausführende Wasserstraßen-Neubauamt in Magdeburg voll im Plan.

Kernstück des Projekt 17

„Deutsche Einheit“

Die Erstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ist Schwerpunkt des sogenannten *Projekt 17* im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. Im Zuge der Wiedervereinigung sind von der Bundesregierung im Jahr 1992 siebzehn Verkehrsprojekte beschlossen worden, die das Zusammenwachsen beider deut-

BÄDER zum Wohlfühlen

Behagliches RAUMKLIMA

IDEEN • PLANEN • GESTALTEN

Rudolf Saul KG
Neue Straße 34, 26789 Leer
Tel.: (0491) 9 25 13-0
Fax: (0491) 9 25 13-40

Bauklemmerei
Kundendienst
Eigenes Planungsbüro

**Heizung
Luftung
Sanitär**

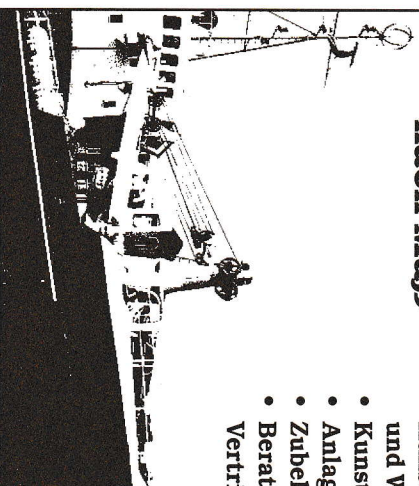
Rudolf Saul

Kunststoffapparatbau Sicherheitstechnik Kunststofftanks nach Maß Fäkalientanks nach Maß

- Kunststofftanks für Boote und Wohnmobile
- Kunststoffapparatbau-Rohrleitungen
- Anlagen-Halbzeuge
- Zubehör für Boote und Wohnmobile
- Beratung, Herstellung, Vertrieb, Montage



Kunststoff Ingo Meier
Bonner Str. 2-6
53424 Remagen
Tel.: 022228/82 56
Fax: 022228/81 61



Wasserstraßen

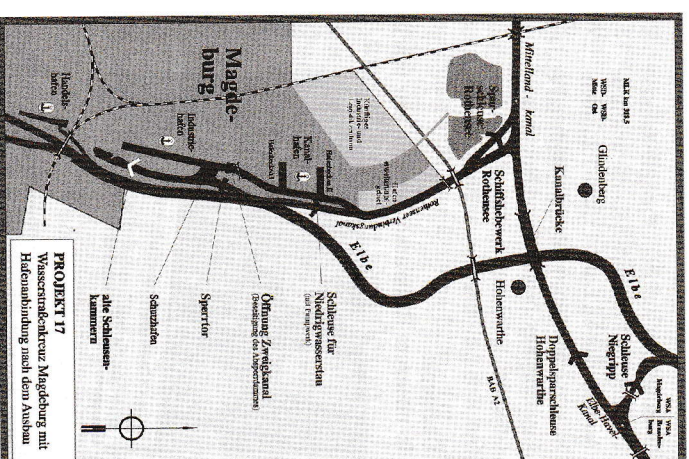
schen Länder maßgeblich unterstützen sollte. Das *Projekt 17* darunter das einzige Wasserstraßen-Bauvorhaben – und hat zum Ziel, die bestehende Wasserstraßenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin zu einer leistungsfähigen Wasserstraße auszubauen, die über die nationalen Grenzen hinweg eine wichtige europäische Verbindung (von Rotterdam bis Prag) darstellt. Das Gesamtvolumen für das *Projekt 17* beträgt rund 2,3 Mrd. EURO.

Ohne zeitraubenden Umweg quer durch Deutschland

Die Idee, durch eine Brücke Mittelhandkanal und Elbe-Havel-Kanal miteinander zu verbinden und eine durchgehende Wasserstraße zwischen Rhein und Oder zu erhalten, gab es bereits 1919. Mit dem Bau einer Kanalbrücke und eines Doppelhebwerkes, das den Höhenunterschied von 18 Meter zwischen beiden Kanälen überwinden sollte, wurde in den Dreißiger Jahren begonnen – und musste kriegsbedingt 1942 wieder aufgehört werden. Seither mussten Schiffe, die die Strecke Hannover – Berlin durchfahren wollten, bei Magdeburg einen Umweg über die Elbe von 12 km Länge auf sich nehmen. Mit dem Schiffshebewerk Rothersee ging es vom Mittelhandkanal hinunter in die Elbe, dann elbauwärts und über die Schleuse Niegripp weiter in den Elbe-Havel-Kanal. Problematisch war dabei der schwankende Wasserstand der Elbe: bei Niedrigwasser mussten die Schiffe einen Teil der Ladung zurücklassen, um bei geringem Tiefgang die Fahrt fortzusetzen. Zudem konnte das Schiffshebewerk Rothersee wegen seiner geringen Ausmaße mit einer Troglänge von 85 Meter Länge keine Großgütermotorschiffe schleusen. Mit dem Bau des Wasserstraßenkreuzes ist dieses Nadelöhr nun betriebs und die Binnenschifffahrt kann in moderner Dimension – ohne teuren Zeitverlust – ganzjährig zwischen Ost und West verkehren.

Neues Highlight für Freizeit und Sport

Am „Blauen Band“ vor Anker gehen
Durch die Freigabe des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg wird Sachsen-Anhalt zum Dreh-



Eldorado für Wassersportler

Ab dem 11. Oktober bietet das imposante Wasserstraßenkreuz vor den Toren Magdeburgs neue Möglichkeiten für Motorbootbesitzer: Die Schließung in der Doppelsparschleuse Hohenwarthe und die Fahrt über Europas längste Kanalbrücke, 918 Meter, ist ein unvergessliches Erlebnis. Um die Urlaubsangebote für Wassersportler noch attraktiver zu machen, sind in der Landeshauptstadt weitere Anlagen geplant. In Höhe der Schiffsanlegestelle Petriförder entstehen Kurzzeit-Sportbootanleger für zehn Boote. Zwölf Liegeplätze werden an einer neuen Anlegestelle der Marina im Handelshafen geschaffen, am Südhafen wird ein Sporthafen gebaut.

Komm auf's Schiff

Willkommen auf dem Café/Restaurant „Feuerschiff“. Genießen Sie die maritime Atmosphäre an Bord. Unsere Räumlichkeiten bieten den geeigneten Rahmen für Familienfeste, Jubiläen und Hochzeiten. Gruppen, Vereine und Stammische treffen sich bei uns in geselliger Runde.

Übrigens:

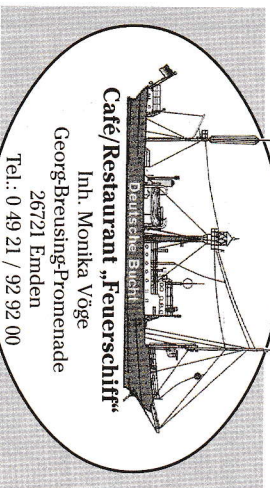
In unserem Restaurant werden nur frische Zutaten verarbeitet. Das zeichnet uns aus!



vom Gastronomieführer
„Merian-Scout“ empfohlen

Ebenfalls vom Feinsten sind unsere ostfriesischen Spezialitäten, wie z.B. Grünkohl und Smirtebräa. Wir nehmen gerne Tischreservierungen für's Weihnachtstest an.

Öffnungszeiten:
tägl. von 10.00 - 24.00 Uhr
Mo. von 17.00 - 23.00 Uhr



Café/Restaurant „Feuerschiff“
Inh. Monika Vöge
Georg-Breusing-Promenade
26721 Emden
Tel.: 0 49 21 / 92 92 00

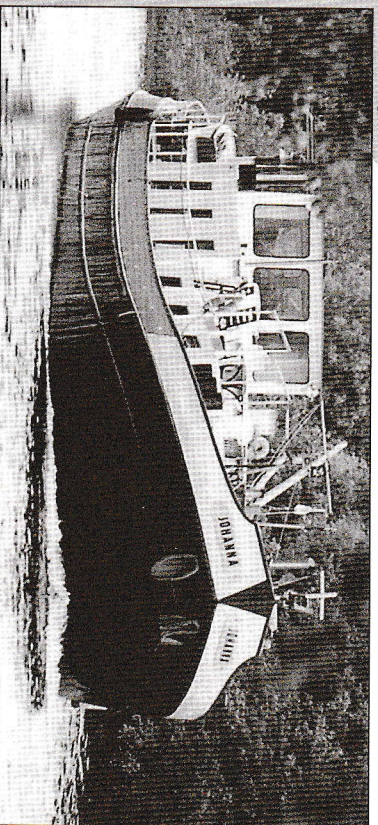
Schiffahrt & Reiseclub

Traditionsschiff MS „Johanna“

Möchten Sie auf der MS „Johanna“ eine Schiffsreise erleben?

Dann rufen Sie uns einfach an, gerne lassen wir Ihnen

Infomaterial per Post zukommen.



Tel.: 0 53 04 / 40 38 · Fax: 0 53 04 / 47 47 · Bordtelefon: 0172 / 3 12 54 45
Im Unterdorf 53 · 38527 Meine · E-mail: pmeyer1294@aol.com · Internet: www.johanna.de

Wasserstraßen

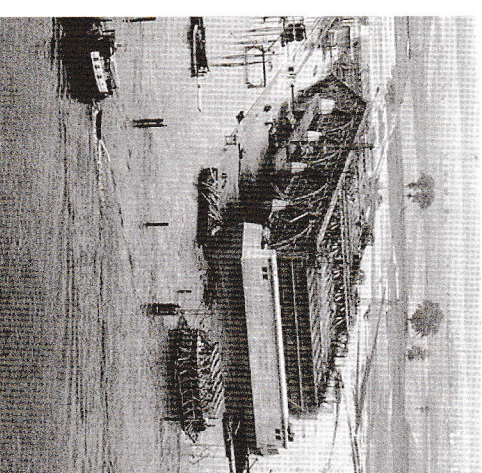
Magdeburg vom Wasser

aus erkunden

In Vorbereitung ist auch die komplette touristische Beschilderung der Elbe. Künftig kann sich der Wassersportler dann von Fluss aus über Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Hotels und Anlegestellen in Magdeburg informieren. Wer in Magdeburg vor Anker gehen will, findet bei den zahlreichen Wassersportvereinen kostengünstige Gastlegplätze. Einzelne Klubs bieten darüber hinaus auch Übernachtungen an. Motor- und Segelboote können im Yachthafen Zollelbe festmachen und auftanken. Wer kein eigenes Boot hat, kann ein Kajak, Ruder- oder Paddelboot ausleihen und aktive Wasserfreunden genießen. Für ein sportliches Abenteuer auf der Elbe stehen im Wassersportverein Buckau-Femmersleben Kanus und Drachenboote für große und kleine Leute bereit.

Das Blaue Band – ein Markenzeichen durch die Jahrhunderte

Das Städtchen „Blaues Band“ ist ein Projekt des Landes Sachsen-Anhalt, mit dem Ziel, die Wasserstraßen touristisch zu erschließen. Das erste Mal tauchte der Name „Blaues Band“ (Blue Ribbon) vor fast 150 Jahren als Markenzeichen für Fortschritt, Schnelligkeit und Lu-



Der Vortäufel 1934

xus auf. Mit dieser offiziellen Verleihung des „Blaues Bandes“ wurden die legendären Ozeanpassagier-Luxusliner ausgezeichnet, die als schnellste den Atlantik überquerten.

Informationszentrum

Bis 2005 soll auf dem Gelände der Sparschleuse Röhensee ein Informationszentrum entstehen, das anhand von Modellen und Schautafeln das gesamte Projekt der Binnenschiffahrt für den Besucher erlebbar macht.

Anmerkung der Redaktion - wie doch die Zeit vergeht!

Zitiert aus „Schiffahrt und Technik“ Nr. 29/87 vom Dezember 1987 (Seite 20); Auszug aus dem Exklusiv-Interview für die og. Fachzeitschrift mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Jürgen Warnke von Brunnhilde Fedders:

Für die bundesdeutsche Binnenschiffahrt ist die Wasserstraßenverbindung nach Berlin immer wieder ein Problem; hierbei steht die Kanalüberführung über die Elbe als Schwachpunkt im Vordergrund. Herr Minister Warnke, gibt es hierzu aus aktuellem Anlaß neue Akzente und Hoffnungen?

Bekanntlich ist in Folge des 2. Weltkrieges die Kanalüberführung über die Elbe nicht mehr fertig gestellt worden. Deshalb muß die Schifffahrt, um vom Mittelandkanal auf den Elbe-Havel-Kanal zu gelangen den Umweg über die Elbe nehmen. Dies führt, wegen der häufig niedrigen Wasserstände der Elbe, besonders im Sommer und Herbst, zu einer unwirtschaftlichen Ausnutzung des Schiffsraums. Der Bau einer Kanalüberführung wäre vorteilhaft, aber die hierfür notwendigen Investitionskosten sind derart hoch, dass sie sich zur Zeit wirtschaftlich nicht rechnen lassen.

In diesem Zusammenhang möchte ich aber anmerken, dass die Bundesregierung zur Verbesserung des Binnenschiffsverkehrs auf den Transitwasserstraßen von und nach Berlin bisher 340 Mio DM aufgewandt hat. Damit konnten unter anderem die großen Schäden am Mittelandkanal und Elbe-Havel-Kanal beseitigt, das Schiffshöhenwerk Röhensee generalüberholt, der Teltow-Kanal von Westen her geöffnet und ein Teilstück des Mittelandkanals verbreitert werden.....²²

Wunschträume mit Realitätssinn – neue (alte) Wasserwege im Nordwesten

Zwischen dem Rhein und dem Dollart gibt es bekanntlich zur Zeit nur noch eine intakte Wasserstraßenverbindung von der Ems in das niederländische Kanalnetz. Bei Haren (Ems) (DEK-km 178,2, LU) zweigt der von der Sportschiffahrt intensiv genutzte Haren-Rütenbrock-Kanal aus der Mitteldem ab und mündet nach ca. 13,5 km grenzüberschreitend in den niederländischen Stadskanal. Als Teil der im 19. Jahrhundert zur Erschließung der Moore im Emsland gebauten „Linksemischen Kanäle“ ist nur der Haren-Rütenbrock-Kanal schiffbar geblieben. Die anderen Teile dieses kleinen Kanalsystems dienen als landeseigene Gewässer nur noch der Wasserwirtschaft. Es



scheint, dass nun Bewegung in die Landschaft zwischen Ems und der niederländischen Grenze kommt. Aktuell wird in der Region über ein einregiertes Projekt der Gemeinde Rhede im nördlichen Emsland berichtet. Dort möchte man in Zusammenarbeit mit den niederländischen Nachbarn ein 7,7 km langer Kanal von der Tideems unterhalb Herbrum (bei DEK-km 218, LU) grenzüberschreitend bis zum niederländischen Tjeldenskanal bei Bellingwolde graben. Die Realisierung des Projekts soll nach der vor vier Jahren in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie etwa 13 Mio Euro kosten, hier hofft man auf EU-Zuschüsse.

In den 80er Jahren hoffte man auf Zuschüsse aus dem EU-Fehmprogramm. Dieses Projekt wurde jedoch nicht in das Programm aufgenommen. Der Landkreis Emsland und die Gemeinde Rhede ließen sich jedoch nicht entmutigen und entwickelten zusammen mit der Provinz Groningen und der Gemeinde Bellingwolde eine eigenständige Idee.

Der neue Wasserweg soll an einem Altarm der Ems bei Rhede beginnen, der bereits mit einer neuen Schleuse mit dem Hauptlauf des Flusses verbunden ist. Für den Kanal ist eine Wassertiefe von 1,20 bis 1,50 m sowie eine Mindestbrückenhöhe von 3 m geplant. Im Interesse der Vorgaben für kleine Wasserstraßen in Europa wäre zwar eine Mindestbrückenhöhe von 4 m wünschenswert, doch auch mit den angedachten Maßen könnte der Kanal von einem Großteil der Sportschiffahrt befahren werden. Der Wassertourismus würde in dieser Region sicher – zum Nutzen aller Beteiligten – sehr belebt werden. Den Handelnden kann man nur weiter Beharrlichkeit, langen Atem und viel Erfolg wünschen. Etwas weiter südlich in dem angrenzenden Landkreis Grafschaft Bentheim wird derzeit

über eine ähnliche „Kanalvision“ nachgedacht. Es geht dabei um die Wiederherstellung einer schiffbaren Kanalverbindung zwischen der Mitteldem bei Haneckenfähr zur niederländischen Vechte und damit zum Netz der Wasserstraßen in den Niederlanden. Die bestehenden Kontakte auf deutscher und niederländischer Seite zeigen gleichermaßen ein starkes Interesse, auf diesem Wege den Wassertourismus in den benachbarten Grenzregionen zu fördern. Eine Machbarkeitsstudie liegt hierfür noch nicht vor, aber bei diesem Projekt gibt es den großen Vorteil, dass man auf zum Großteil noch vorhandenen aufbauen kann. An der Mitteldem bei DEK-km 139,8 (LU) beginnt als Teil der „Linksemischen Kanäle“ der Ems-Vechte-Kanal mit einer Hochwasserschutzschleuse an der Ems. Der Kanal gilt zur Zeit offiziell als nicht mehr schiffbar, wird jedoch gelegentlich noch

Auf gutem Kurs

Bordbuch 17. September

„Nach zwei Tagen Flaute

kam endlich wieder Wind

auf. Wehte mit Stärke 4

aus NNO. Wir haben neuen

Kurs gesetzt und gute

Fahrt gemacht. Das war

ein erfolgreicher Tag.“



Unverkennbar Schwarzer Friese,

Echter Ostfriesentee nach der

Privatrezeptur von Onno Behrends, 1887.

Stark, schwarz und vollaromatisch.

Schwarzer Friese.

In der Ruhe liegt die Kraft.

sicher & kompetent
... weil Sicherheit
entspannt.

esa
Scheffels- und Yachtversicherungen
Allianz Group

... Yachtversicherungen auf hohem Niveau.

EuroShip Assekuradeur-
gesellschaft mbH & Co. KG
Telefon +49 -71 36 - 9513 64
Telefax +49 -71 36 - 9513 55
info@esa-wassersport.de
www.esa-wassersport.de

Piening Propeller
specialist plant
for propellers
and stern gears

Am Altendiech 83, 25348 Glückstadt
Tel.: 0 41 24 / 91 68-0 · Fax: 0 41 24 / 37 16

2003

1929

• Wir fertigen Antriebs-Anlagen ab 500 mm Propeller-Durchmesser

• Wir gießen Bleikriele für Segelschiffe

Sie suchen die „eierlegende Wollmilchensau“ ? ? ?
Wir - **v.Höveling YACHTFARBEN** - haben sie - und noch dazu in „bunt“ !

Ab sofort liefern wir unseren

- harten, kratz- und schlagfesten,
- UV-beständigen, polierfähigen,
- mit hoher Deckkraft versehenen,
- gut zu verarbeitenden,
- 2-Komponenten DD-Hartlack D 81



- In allen RAL-Farbtönen !

Mit **v.Höveling** DD-Hartlack D 81 erfüllen Sie sich Ihre „bunten“ Träume!

Geben Sie Ihrem Schiff Ihr ganz persönliches „Farb-Design“ !

Innerhalb weniger Tage fertigen wir für Sie den gewünschten RAL-Farbtön in unserer bekanntesten DD-Hartlack-Qualität. Ihre Anträge richten Sie bitte an Ihren Fachhändler oder direkt an uns!

v.Höveling YACHTFARBEN e.K.



Südring 3b, 21465 Wentdorf,
Telefon: 040 - 72 77 03 - 0, Fax: 040 - 72 77 03 - 29,
E-Mail: hoevelling@t-online.de oder schauen Sie einfach ins Internet unter: <http://www.hoevelling.de>

Ferienhäuser am Wasser

In einmaliger, günstiger Lage zum neuen Hafen entsteht das neue „Ferientcenter Friesenstraße“ Weener/Ems.

■ In unmittelbarer Nähe zur Altstadt,

zur Ems,

zum Campingplatz, zum Fitnesscenter

und zum beheizten Freibad

ca. 100 m,

Saison:

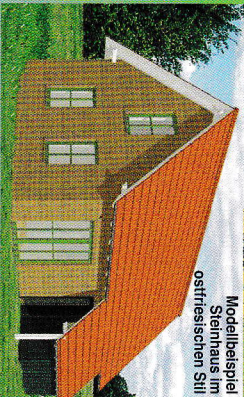
1.4. - 30.9.

(26° C)

Modellbeispiel



Modellbeispiel Steinhäus im ostfriesischen Stil



■ Direkt an der Internationalen Dollard-Route.

■ Zahlreiche

Ausflugsziele wie z.B. Meyer Werft, Ems-Sperrwerk, Niederlande, Nordsee

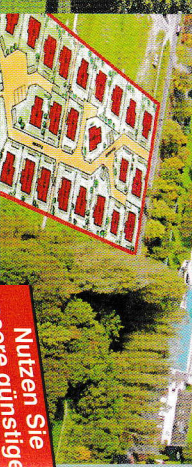
und der Dollart mit beschaulichen Fischerdörfern bieten dem Investor und dem Urlauber viel Abwechslung und Anreiz.

in Weener/Ems in Ostfriesland

Für Kapitalanleger, für Wassersport-Begeisterte und Investoren mit eigenen Urlaubsambitionen



Einmalig günstiges Angebot



Nutzen Sie unsere günstigen Finanzierungs-möglichkeiten

■ Eine Hausverwaltungs-Gesellschaft kümmert sich umfassend um Ihr Objekt (z. B. Vermietung, Vermarktung, Reinigung, Instandhaltung) zu günstigen Konditionen und sorgt für eine lukrative Rentabilität (1 - 2 Jahre Anlaufzeit zu erwarten). Auf Wunsch auch mit einem umfassenden „Vor-Ort-Vollservice“ (gegen entsprechende Bezahlung).

■ Ferienhaus-Baugrundstücke z.B.: 174 qm : 10.266,00 Euro z.B.: 543 qm : 32.580,00 Euro

■ Vermittlung/Vermarktung im Kundenauftrag

Ferienhaus

(bis 64 qm Grundfläche EG) ab ca. 80.000,00 Euro

je nach Ausstattung (Dachgeschossausbau vorgesehen)



Vermitteln - Finanzieren - Versichern - Bausparen

ImmobilienZentrum
Sparkasse Leer-Weener

seit 1827

Wir haben ständig Gebraucht-Immobilien und Baugrundstücke im gesamten Landkreis Leer im Angebot.

Im Auftrag der GVL Grundstücks- und Vermietungsgesellschaft Leer mbH ein Unternehmen der Sparkasse Leer-Weener
Mühlenstraße 93 (Sparkasse) · 26789 Leer
Telefon: 04 91 - 98 98-334 · Fax: 04 91 - 98 98-411
www.sparkasse-leer.de

Abdeckplanen/Winterlager

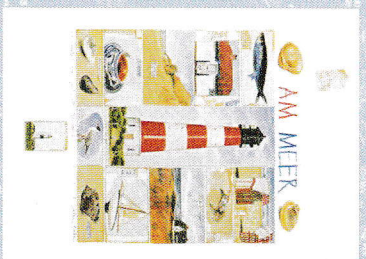
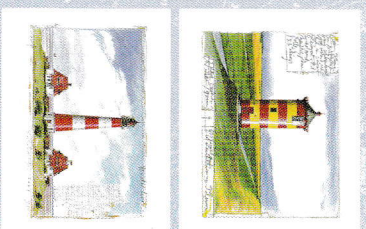
aus Bändchengewebe, mit Randverstärkung, eingelegetes Band. Aluösen alle Meter rundum Transluzent.
m² Euro 1,10 inkl. Mwst

PVC Planen (LKW)

630 g/m² blau oder grün, alle 50 cm Ösen
Preisbeispiel: 4 x 9 m Euro 190,- inkl. Mwst.
8 x 12 m Euro 400,- inkl. Mwst.
Alle Größen lieferbar/Sonderanfertigungen

delsack Planen GmbH & Co. KG.

Billstraße 113 · 20539 Hamburg · Tel. 0 40 / 43 50 51 · Fax 0 40 / 43 74 42

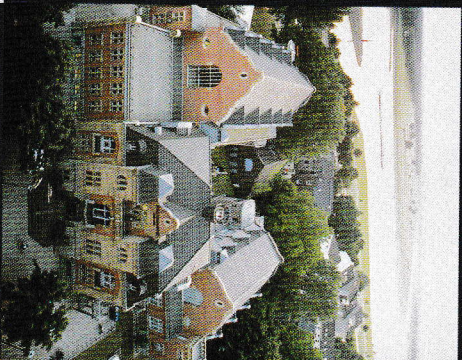


Zum Seemann GmbH · Geschäftsführer A. Spanier · Brunnenstr. 36 · 26789 Leer · Tel./Fax 0491 - 9922639

Das neue Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

www.B-E-L-A-U.de

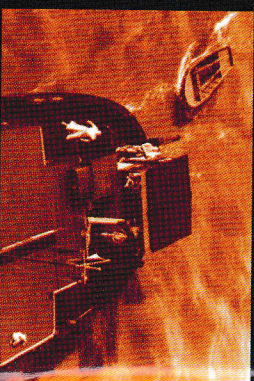
in der alten
Ruhrorter
Badeanstalt
aus dem Jahre
1908



Deutschlands
größtes Museum
zur Wirtschafts-,
Technik- und
Sozialgeschichte
der Binnenschiff-
fahrt



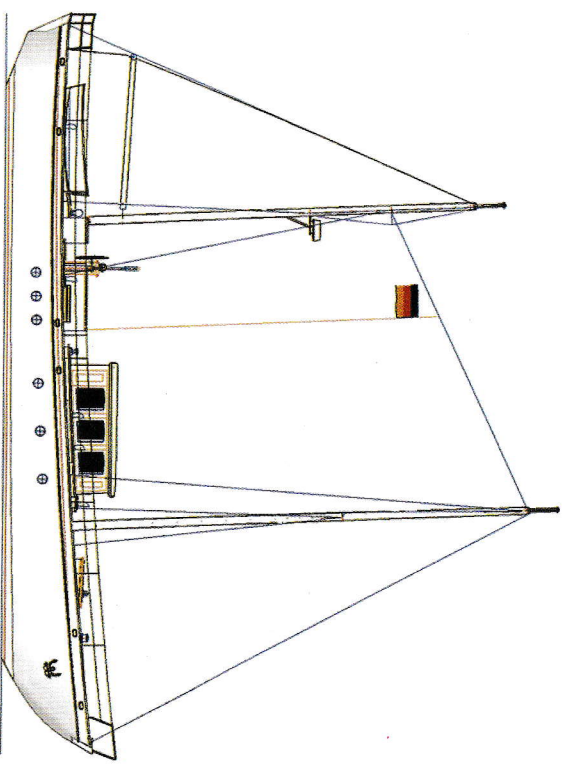
Geöffnet
Dienstag bis Sonntag
10 – 17 Uhr
Museumschiffe im
Winter geschlossen



DUISBURG
am Rhein

Apostelstraße 84 · 47119 Duisburg
Info-Telefon (02 03) 80 889-0
www.binnenschifffahrtsmuseum.de

CLASSIC YACHT FOR SENIOR SAILERS



Stahlrumpf: 21,00 x 5,08 x 1,70 m

Riss: J. G. Alden / Boston

Gebaut auf eigene Rechnung nach GL-Vorschrift

Rumpfmaterial: Schiffbaustahl

Schanzkleid und Wassergang: V2A

Decksaufbauten: V2A / Holz

Bauzustand: ausbaufertig

Geplanter Ausbau: Salon, Eignersuite, 2 Gästekammern, Pantry, Sanitäräume.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch nach Voranmeldung.

Neubau und Reparatur von:

- Segel- und Motorjachten
 - Behördenfahrzeuge
 - Binnenschiffen
 - Wasserbaugeräten
 - Fischkuttern
- Helling bis 220 to / 60,0 m Länge

IGW Schiffswerft GmbH · Am Ems-Jade-Kanal · 26632 Ihlow
Telefon 0 49 41 - 1 00 91 · Fax 0 49 41 - 1 00 93



Vormals
Lübbe Voss

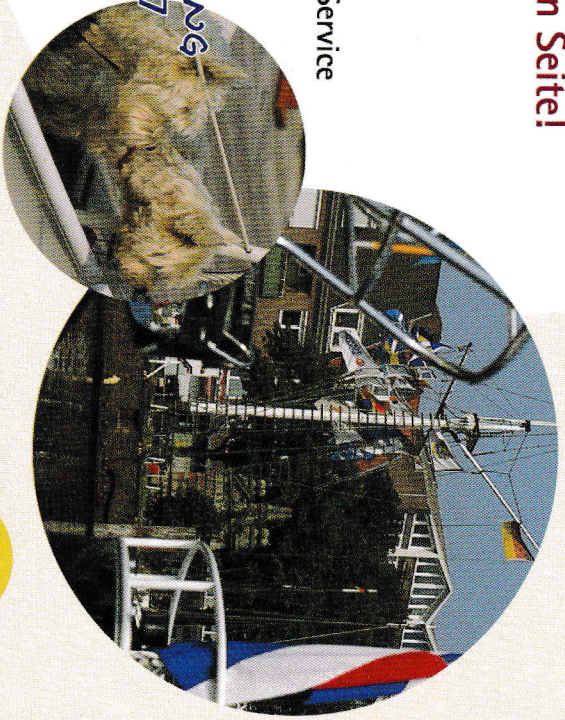



HERZLICH WILKOMMEN IM „ALTEEN BINNENHAFEN“

Besuchen Sie Emden und entdecken die Seehafenstadt von ihrer maritimen Seite!

- Dauerliegeplätze
- Winterliegeplätze
- Gastplätze
- Nautisch-technischer Service

INFO & ANMELDUNG
04921/8907-777
Hafenmeisterei
Am Delft 25





Akten-Gesellschaft "EMS" Postfach 1154_28691 Emden-Außenhafen
Telefon: 01805/180182 oder 01805/024367 Telefax: 049 21/89 07 405
E-Mail: info@ag-ems.de _Infoline: 01805/011 211
www.ag-ems.de

SERVICE-CENTER
01805/180182
www.ag-ems.de

Wasserstraßen

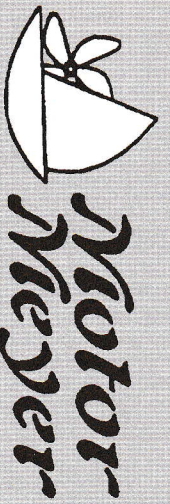
von der örtlichen Fahrgastschiffahrt bis Nordhorn genutzt. Es fehlt die ursprünglich vorhandene Verbindung zur Vechte in den Niederlanden. Offenbar gibt es seitens der niederländischen Provinz Drenthe jedoch ein starkes Interesse und die Bereitschaft, das zugeschnittene Teilstück wieder herzustellen. Neben der notwendigen Instandsetzung des vorhandenen Kanalsstücks (Baggerung, Uferbeseitigung) sehen die Planer für den Raum Nordhorn vor der sicher nicht leichten Aufgabe, die zwischenzeitliche Landschaftsbauung und feste Brückenbauten zu „umgehen“. Mit gutem Willen wohl ein lösbares Problem. Auch hier geht es natürlich um Geld. Der jetzige Eigentümer des landeseigenen Kanals, der niedersächsische Landesbetrieb für Küstenschutz und Wasserwirtschaft, dürfte dafür nur bedingt ansprechbar sein – die Kassen sind leer. Nun, auch hier stellt sich die Frage nach der EU. Sicher keine leichte Aufgabe, aber mit Blick auf das Ziel ist sie „den Schweiß der Edlen“ wert. Eine grenzüberschreitende, wasser-

touristische Belebung der Grenzregion kann auch hier erwartet werden. Wie der Zufall es richtet – eine kleine Begegnung am Rande der DTMV-Konvoifahrt im Juli über die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal: In dem guten Dutzend traditioneller Schiffe und Boote dieses Konvois führen auch zwei niederländische Fahrzeuge mit, die keine Mitglieder der DTMV waren, eine Yalk und ein Schlepper. Auf diesen beiden Schiffen fuhr der niederländische „Piratenchor“, „Den Coninklijke Scric der Zee“ zu deutsch „Der königliche Schreck der See“ mit. Bei dem geselligen Abend der Konvoiteilnehmer im Alten Stadthafen Lingen überraschte dieser Chor mit einem frisch verfassten Lied zur nostalgischen Vergangenheit der verbindenden Wasserwege zwischen Ems und Vechte. Sie hatten dabei keine Kenntnis von den og. Überlegungen – umso erstaunlicher. Der Text des Liedes in einer Mischung aus altniederländisch und Groninger Mundart war selbst für Holländer nicht leicht zu verstehen. (DF) 

*Ooit was ieder hier verheugd, en vol vreygl!
In de lang vergleden jaren van de Ems tot aan de Vecht,
kon men echt over waterwegen varen
ooit mocht ieder hier en daer met zyn waer
vreyuit varen zonder vresen Suyden, Noorden, Oost en West,
waer hy 't best en profytelckst waent te wesen*

LINGEN JULY 2003

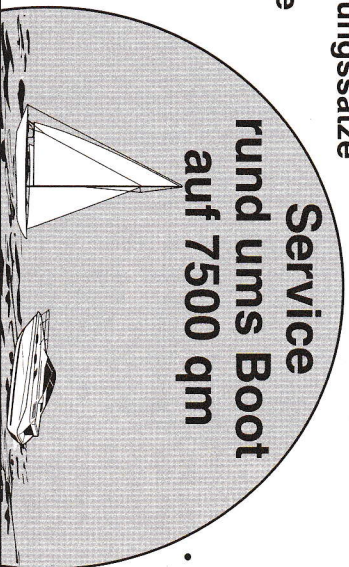
Freie Übersetzung:
Früher war jeder hier vergnügt und voller Freude!
In den langen vergangenen Jahren von der Ems bis an die Vecht
Konnte man echt über Wasserwege fahren.
Früher handelte jeder hier und da mit seiner Ware.
Frei fahren ohne Angst nach Süden, Norden, Ost und Westen
war das beste um Profit zu wünschen.



Spezial-Werkstatt
für Außenbord- und
Innenbordmotoren
aller Marken

MERCURY
Vertragshändler

- Neue und gebrauchte Motoren
- Marinisierungssätze
- Ersatzteile
- Zubehör
- Trailerslip



- Winterlager
in der Halle
oder Frei-
fläche
- Boots-
zubehör
von A - Z

Inh. Johann Meyer · Petkumer Str. 189 · 26725 Emden · Tel.: 0 49 21-97 93 09 · Fax: 92 92 95

Offene Rechtsfragen

Neuer Sportbootbegriff im Seebereich und die – eventuellen – Folgen

Unter diesem Titel wurde in der vorherigen „Klönschnack“-Ausgabe (Seite 48) auf die neu gefasste Begriffsbestimmung für „Sportboote nach der See-Sportbootverordnung in der Fassung vom 29. August 2002 hingewiesen. Für Eigner und Betreiber von ehemaligen Berrufsfahrzeugen, die jetzt für Sport- und Freizeit-zwecke genutzt werden, bestand (und besteht) danach die Sorge, dass sie mit ihren Schiffen und Booten ggf. betroffen sein könnten. Zur Klärung der Rechtslage hat sich die DTMV schriftlich an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMV/BW) gewandt. Die hierzu eingegangene Antwort des BMV/BW an die DTMV schafft zunächst ausreichende Klarheit. Für die Zukunft wird dieses Thema jedoch aufmerksam zu verfolgen sein. Dazu sei im folgenden aus der ministeriellen Antwort zitiert:

„Es ist richtig, dass die neue See-Sportbootverordnung nur für solche Wasserfahrzeuge gilt, die zu Sport- und Erholungszwecken gebaut wurden.“

Damit ist für die von Ihnen beschriebenen Wasserfahrzeuge, z.B. alles Fischereiboot, jedoch keine Rechtsänderung verbunden, wenn sie weder gewerblich genutzt noch vermietet werden. Für ausschließlich zu eigenen Sport- und Erholungszwecken genutzte Fahrzeuge dieser Art ist zur Zeit, wie für privat genutzte Sportboote auch, weder ein Bootszugnis nach der See-Sportbootverordnung noch ein Sicherheitszeugnis nach der Schiffsicherheitsverordnung vorgeschrieben.

Wie Sie zutreffend feststellen, können diese Fahrzeuge weiterhin mit dem Sportbootführerschein-See gefahren werden.

Allerdings gibt es derzeit in Abstimmung mit den Wasser- und Schifffahrsdirektionen und der See-Berufsgenossenschaft Überlegungen, ob für ehemalige umgebaute Handelsschiffe, Fischkutler,

Behörden- und Rettungsfahrzeuge bis 24 m

Rumpflänge aus Sicherheitsgründen ein Sicherheitsnachweis für das Schiff verlangt werden sollte und ob der Sportbootführerschein-See als Befähigungsnachweis für diese Fahrzeugart ausreicht. Entsprechende Definitionen und Anforderungen sind dazu aber noch zu erarbeiten.

Sobald die Vorüberlegungen den notwendigen Konkretisierungsgrad erreicht haben, werden die von einer solchen zukünftigen Regelung Betroffenen selbstverständlich benachrichtigt.“

Die hiermit neuerdings verbundene kritische Sicht bei der privaten Nutzung von ehemaligen Berufswasserfahrzeugen für Sport- und Erholungszwecke ist im Zusammenhang zu



Mensch und Meer
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger

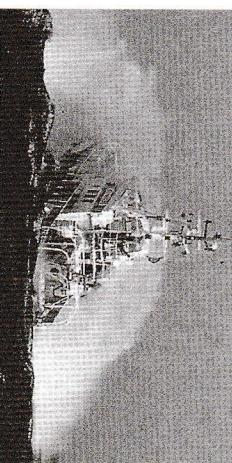
Seenotretter im Einsatz. Rund um die Uhr. Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee.

Finanziert nur durch freiwillige Beiträge und Spenden – ohne staatliche Zuschüsse.

**Seenotretter –
für die hab' ich was übrig!**

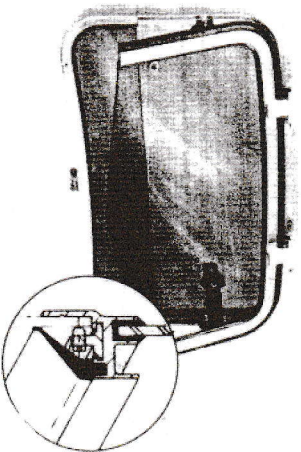
Weitere Infos:
DGzRS, Postfach 10 63 40, 28063 Bremen,
Tel. 04 21 / 5 37 07-0, Fax 04 21 / 5 37 07-690,
E-Mail: info@dgzrs.de
Internet: www.dgzrs.de

Spendenkonto:
Postbank NL, Hamburg (BLZ 200 100 20) 7046-200.



rippelmeier schiffszubehör

- Binnenschiffsfenster
- Seeschiffsfenster
- Schiffsbeschläge
- Lüfter
- Schwere Schiffstüren
- Rettungsmittel
- Fender aus Taugflecht
- Wartungsstation für automatische Rettungskragen
- e-mail: Rippelmeier-Schiffszubehoer@t-online.de



Rufen Sie uns an.
Wir geben Ihnen gerne weitere Auskünfte
über unser Lieferprogramm!

Paul-Bäumer-Str. 81
47137 Duisburg (Meiderich)
Telefon (0203) 43 63 96
Telefax (0203) 43 79 89

Sie haben ein Schiff über 15 Meter Länge?

Dann brauchen Sie ein Patent!
Wir helfen Ihnen individuell.
Rufen Sie uns bitte an.

Anerkante Ausbildungsstätte
für Rhein und Elbe.

ATLAS-Schiffahrt & Verlag GmbH

Alte Duisburger Str. 12a · 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 87 30 54 · Fax: 02 03 / 8 16 10

Offene Rechtsfragen

sehen mit einem Seeunfall in der Ostsee im Jahre 2002. Die hierfür zuständige Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Hamburg hat hierzu kürzlich einen abschließenden Bericht veröffentlicht, der in der Zusammenfassung auf den Folgeseiten abgedruckt ist. Bemerkenswert ist, dass aufgrund dieses und zwei weiterer Seeunfälle der Anstoß für „weitergehende Überlegungen“ im o.a. Sinne entstand.

Es stellt sich hierbei die berechnigte Frage, inwieweit der Sportbootführerschein See insbesondere für etwas größere Fahrzeuge als Befähigungsnachweis ausreicht. Dies nicht zuletzt im Sinne der Sicherheit für die Besatzung – in der Regel bei privat genutzten Fahrzeugen die eigene Familie – und das eigene Schiff. Ohne weitergehenden Auflagen das Wort reden zu wollen überlegt die DTMW zur Zeit, eine nautische Fortbildung mit dem Ziel „Sportküstenschifferschein“ und ggf. „Sportseeschifferschein“ für interessierte Mitglieder und Gäste zu organisieren. Hiervon unabhängig sollte es jedoch bei der Freiwilligkeit bei diesen amtlichen Befähigungsnachweisen bleiben.


Funkzeugnisse

In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Sachverhalt von Bedeutung. Auf dem Verbandstag des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) am 5./6. April 2003 in Kühlungsborn wurde ein Antrag des Landesverbandes Schleswig-Holstein beschlossen. Dieser hatte zum Ziel, für die Sportschiffahrt den Erwerb von Seefunkzeugnissen ohne Nachweis englischer Sprachkenntnisse zu fördern. Dieser Antrag wurde vom DMYV dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMV/BW) mit der Bitte um Prüfung zugeleitet. In der Antwort des BMV/BW an den Präsidenten des DMYV wird festgesetzt, dass dieses „keine Möglichkeit (sieht), auf den Nachweis englischer Sprachkenntnisse zu verzichten oder den Erwerb von Funkbetriebszeugnissen zu vereinfachen.“

In der Begründung wird auf die Bindung an internationale Vereinbarungen hingewiesen, die zwischenzeitlich bereits in nationales Recht umgesetzt wurden. Hierzu zählen auch die in diesem Jahr vom Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie neu herausgegebenen „IMO-Standarddredgewendungen“.

Zu den genannten Festlegungen zählt, dass Inhaber eines Sportküstenschifferscheins ihre Befähigung zur Ausübung mobilen Seefunkdienstes durch das „Beschränkt gültige Funkbetriebszeugnis (SRC)“ nachweisen müssen. Die Inhaber eines Sportsee- oder Sporthochseeschifferscheins benötigen das „Allgemeine Funkbetriebszeugnis (LRC)“. Beide Regelungen treten am 1. Januar 2008 in Kraft. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass die genannten nautischen Befähigungen für die Sportschiffahrt bekanntlich – wie auch die Funkbetriebszeugnisse LRC und SRC – international gültig sind. Die Beschränkung einer der Befähigungen auf deutsches Hoheitsgebiet wäre problematisch.

Haftung im Wassersportbereich

Hierzu wurde in „Klionschnack“ Nr. 7 (Seite 47) der auf dem DMYV-Verbandstag vom 5./6. April 2003 in Kühlungsborn beschlossene Antrag der DTMW vorgestellt. Dieser beauftragt das Präsidium des DMYV sich – in Verbindung mit der Wassersportkommission des Deutschen Sportbundes und ggf. weiteren Verbänden – mit Nachdruck für eine Rechtsänderung mit dem Ziel einzusetzen, die erhebliche Benachteiligung für Eigner von Wassersportfahrzeugen im Haftungsbereich wieder aufzuheben. In der zwischenzeitlichen schriftlichen Mitteilung des Präsidenten des DMYV an die DTMW informiert dieser darüber, dass der Antrag der Wassersportkommission des Deutschen Sportbundes mit der Bitte zugeleitet wurde, sich dieser Angelegenheit anzunehmen. Die in dem DTMW-Antrag gleichfalls vorgeschlagene, ggf. erforderliche aktive Beteiligung der Mitgliedsvereine steht zur Zeit noch aus. (DF) 

Zusammenfassung des Seunfallendes Segelschiffes „Gotland“ in der Ostsee

Am 15. Juni 2002 um 14:15 Uhr ist das Segelschiff GOTLAND auf der Reise von Kiel-Holtenau nach Kappeln ca. 5 sm querab von Dampf bei ablandigen WSW-Winden der mittleren Stärke 6 Bit gesunken. Die Besatzung konnte gerettet werden. Das Schiff wurde am 6. Juli 2002 gehoben. Der sehr schwere Seunfall ist auf unzureichende Stabilität des Schiffes zurückzuführen.

Die GOTLAND wurde von einem Sachverständigen nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe (SIRI) besichtigt, hatte aber noch kein amtliches Schiffssicherheitszeugnis. Nach der SIRI muss ausreichende Stabilität während der ganzen Reise bei vorhandenem Freibord und wechselnden Wetterlagen gewährleistet sein.

Die BSU hat bereits während der Untersuchung am 11. April 2003 folgende Sicherheitsempfehlung herausgegeben:

Die Eigner, Betreiber und Schiffsführer werden gebeten zu überprüfen, ob bei bestehenden bzw. noch im Umbau befindlichen Traditionsschiffen durch Umbauten mit veränderter Höhenlage des Gewichtschwerpunktes Konsequenzen für die Stabilität der Schiffe entstanden sind, die zu einer Gefährdung von Schiff, Besatzung und sonstigen an Bord befindlichen Personen führen können.

Sicherheitsempfehlungen

Wegen der unklaren und ungenauen Stabilitätsanforderungen der SIRI sowie der Verantwortung, die auf den Sachverständigen für Traditionsschiffe, Eigner und Schiffsführer fällt, hat die BSU im April 2003 die folgenden Sicherheitsempfehlungen herausgegeben.

Die Bundesstelle für Seunfalluntersuchung (BSU) gibt nach § 15 Abs. 1 und § 15 Abs. 10 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) vom 24. Juni 2002 in Verbindung mit § 19 Flug-Unfall-Untersuchungs-Gesetz (FlUG) die nachfolgende Sicherheitsempfehlung heraus.

Die Bundesunfallstelle für Seunfalluntersuchung (BSU) ermittelt im Fall einer Kenternung und anschließendem Untergang ei-



Bundesstelle für Seunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

nes umgebauten Seglers im Genehmigungsverfahren zum Traditionsschiff im Jahr 2002 in der Ostsee vor Dampf.

Diese Untersuchung dauert noch an, jedoch kann zu dem jetzigen Zeitpunkt bereits gesagt werden, dass nach Umbauten mit hochliegenden Gewichten und durch Einbau von schweren Stahlmasten, verbunden mit einer Vergrößerung der Segelfläche, ein massiver Stabilitätsverlust sowie ein nicht ausreichender Verschlusszustand vor der Kenternung vorhanden war.

Nach Rücksprache mit der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) und der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge e. V. (GSHW) wendet sich die BSU an die Eigner, Betreiber und Schiffsführer von bestehenden bzw. im Umbau befindlichen Traditionsschiffen sowie an die anerkannten Sachverständigen für Traditionsschiffe.

Da aufgrund der bevorstehenden Saison für Traditionsschiffe eventuell mit ähnlichen Unfällen zu rechnen ist und ggf. auch Menschenleben gefährdet sein könnten, weist die BSU gemäß § 15 Abs. 1 SUG in Verbindung mit § 19 FlUG auf Folgendes hin:

In der „Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe“ Anlage 4 - Seetüchtigkeit - steht bezüglich der Stabilität unter Punkt 6:

„Ausreichende Stabilität muss während der ganzen Reise bei vorhandenem Freibord und wechselnden Wetterlagen gewährleistet sein.“

Verantwortlich für die Einhaltung der ausreichenden Stabilität sind die Eigner, Betreiber und Schiffsführer der Schiffe. Eine Prüfung sowie Beschneidung, ob ausreichende Stabilität vorhanden ist, genau definierte Stabilitätskriterien, Stabilitätsgrenzkurven sowie das Vorhandensein von geprüften Stabilitätsbüchern, ist nach dem Leitfaden für die praktische Anwendung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe nicht vorgesehen.

Bei ehemaligen Berufsschiffen, die ohne Umbauten jetzt als Traditionsfahrzeuge eingesetzt werden, sind in der Regel aus dem ersten Einsatz Stabilitätsunterlagen an Bord, die auf der

Grundlage eines Wertfrängungsversuchs erstellt wurden. Bei größeren, schwerpunktvördernden Umbauten nach Außerdienststellung sollte das „Merkblatt zur Sicherstellung der Stabilität von Traditionsschiffen“ der GSHW beachtet werden sowie der Rat der Fachleute, wie zum Beispiel der Klassifikationsgesellschaften und der See-BG, eingeholt werden.

Nach dem Abschluss der Untersuchungen empfiehlt die BSU:

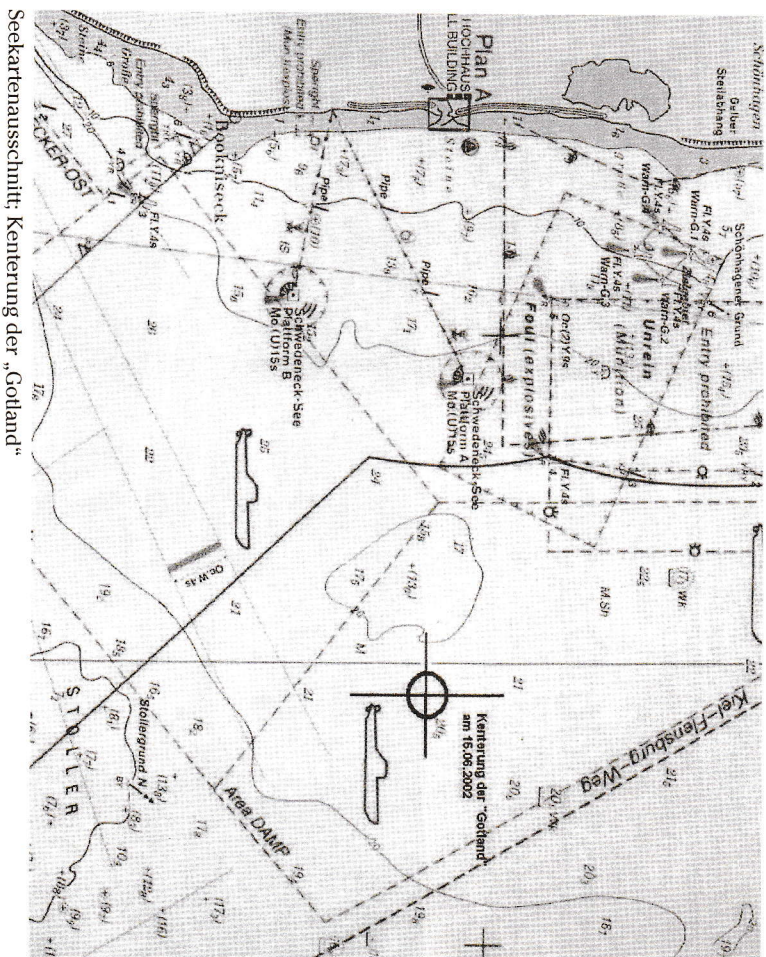
Zusätzlich zu dieser Sicherheitsempfehlung vom 11. April 2003 sollte die Sicherheitskommission nach der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe (SIRI) Abs. 5 „Anpassung der Richtlinie“ die folgenden Vorschläge für die Fortentwicklung der Richtlinie und ihre Anpassung an den jeweiligen Stand der Technik prüfen:

Der Leitfaden für die praktische Anwendung der SIRI sollte unter der Ifd. Nr. 2.11 „Seetüchtigkeit“ derart überarbeitet werden, dass die Sachverständigen verpflichtet werden, das Vorhandensein von Stabilitätsunterlagen zu überprüfen, zu beurteilen und zu beschneiden.

Die See-BG bzw. die GSHW sollte vor der erstmaligen Erteilung des Schiffssicherheitszeugnisses und nach größeren Umbauten eine Schiffsbesichtigung durchführen. Die SIRI sollte eine Mindestbesatzung für jeden Schiffstyp festlegen.

Es sollen konkrete Anforderungen für Stabilität, Leckrechnung, Verschlusszustand und das Genehmigungsverfahren bei Umbauten in der SIRI definiert werden.

Größere Umbauten sollen unter der Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft, der See-BG oder eines anerkannten Sachverständigen durchgeführt werden. **[B]**



Seekartenausschnitt: Kenternung der „Gotland“

Pavillon d'Or in Harlingen / Niederlande

von Elke Hoelzer

Es war beschlossen worden von der MS, Hecht, Artur und Uschi Stumpf, (DTMV + LMC) MS, Bonzo, Willi und Marita Brockmann (DTMV + LMC) MS, Charta, Uwe und Elke Hoelzer (DTMV+LMC) MS, Libertas, Alfred und Herla Krupinsky (LMC) MS, Ariel, Otto und Margot Hofman (LMC) die Fahrt nach Harlingen/Niederlande anzutreten um am „Pavillon d'Or“ teil zu nehmen.

Am 29.05.03 um 8.00 Uhr legten wir in Lübeck ab ohne die MS, Hecht, die erst später nachfolgte. Die Fahrt begann mit dem Lübecker Motor-Club (LMC) Binnenförm bis Lauenburg, dort war ein Spanferkelessen organisiert.

Am folgenden Tag ging es um 7.00 Uhr weiter über die Elbe in den Elbesetenkanal ins Schiffshebewerk Scharnebek zum Yachtclub Uelzen. Hier in Uelzen wurden eine Stadtrundfahrt mit Besichtigung des von „Hundertwasser“ umgebauten Bahnhofs, sowie am nächsten Tag im Yachthafen ein zünftiges Grillfest angeboten. Am 01.06.03 sind die MS, Ariel, Bonzo, Chata, und Libertas um 8.00 Uhr auf dem Elbesetenkanal durch die Schleuse Uelzen weiter gefahren bis zum Mittelkanal (MLK) und haben am Nachmittag im Yachtclub Hoffmannstadt-Fallerleben angelegt.

Montag den 02.06.03 hieß es wieder 8.00 Uhr Leinen los auf dem MLK durch die Hindenburg-Schleuse bei Andernien bis zum Hannoverischen Motorboot Club Milsburg wo wir um 15.00 Uhr anlegten und von Ursula Walmatthe und Karl-Heinz begrüßt wurden. Von Hanno-

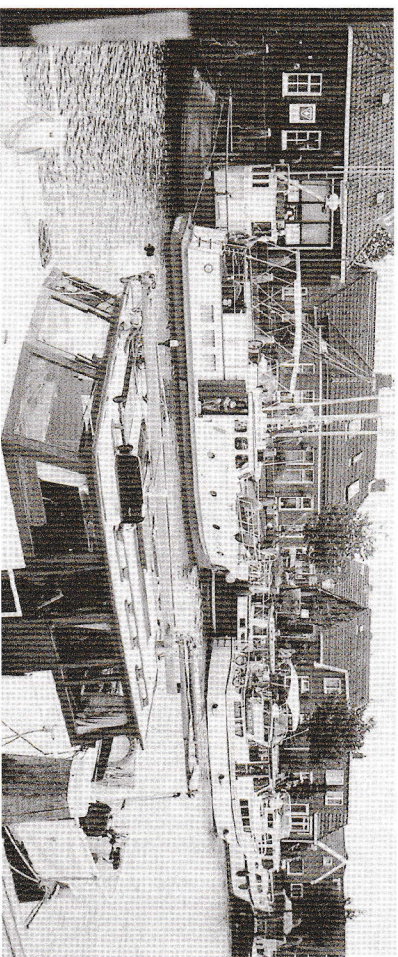
ver ging die Fahrt auf dem MLK weiter bis zum Mindener Yacht Club. Hier legten wir einen Hafentag ein, weil bei der MS, Ariel der Auspuffröhre repariert werden musste.

Am 05.06.03 abgelegt beim Mindener Yacht Club, 95 Km auf dem MLK gefahren, bis Alle Fahrt Hörstel und hier für die Übernachtung angelegt.

Freitag den 06.06.03 Ausbruch 8.00 Uhr von Pier Alte Fahrt Hörstel, um 8.25 Uhr Einfahrt in den Dortmund-Ems-Kanal, die Schleuse Münster passiert und um 15.15 Uhr festgemacht im Yachtclub Dortmund-Ems/Olfen.

Samstag, den 07.06.03 abgelegt um 6.00 Uhr auf dem DEK um 6.45 Uhr Einfahrt in den Wesel-Datteln-Kanal, durch die Schleuse Datteln, Schleuse Ahsen, Schleuse Flesheim, Schleuse Dorsten (2 Stunden Wartezeit), Schleuse Hünxe und Schleuse Friedrichsfelde. Der Wesel-Datteln-Kanal hat sehr saueres Wasser, und an diesen heißen Tag waren Schwimmer mit Luftmatratzen und anderen Schwimmkörpern auf dem Kanal, der auch die größte „Badewanne Deutschlands“ genannt wird. Um 20.10 Uhr sind wir auf dem Rhein und 20.45 Uhr haben alle vier Motorboote beim Yachtclub Wesel angelegt. Wegen der Clubveranstaltung über die Pfingsttage hatte unser Clubkamerad Alfred telefonisch Liegeplätze bestellt.

Am Dienstag den 10.06.03 setzten wir die Fahrt auf dem Rhein fort. Um 11.00 Uhr haben wir die niederländische Grenze erreicht bis dahin



In der beschaulichen Rozengracht in Harlingen

wurden 627,7 Km und 17 Schleusen zurückgelegt. Der erste Halt in den Niederlanden war Arnheim „Jachthafen Valkenburg“ am Pannerdens Kanaal. Unsere Fahrt in den Niederlanden führte uns über Gouda, Amsterdamm mit Stadtbesichtigung und Grachterfahrt, Lelystad, Lemmer, Grou und Leeuwarden.

Im Leeuwardener Jachthafen an der Pier lag die Jacht „Gesche II“ von Gabi und Bodo Plass, auch Ursula und Arthur Stumpf haben uns hier, zwei Tage später, mit ihrer MS, Hecht eingeholt. Fünf Hafentage lagen wir in Leeuwarden fest, weil die MS, Ariel eine Werft aufsuchen musste, der Auspuff war an einer anderen Stelle gerissen!

Am 25.06.03 haben wir die Fahrt mit sechs Schiffen nach Harlingen fortgesetzt und ca. um 15.00 Uhr in Harlingen in der Rozengracht angelegt. Bis zu diesem Ziel haben wir 992,7 Km und 31 Schleusen passiert. Die Begrüßung fand am Abend in einem riesigen Festzelt statt. Am Freitag hatten wir eine Ausfahrt mit dem Krabbenkuter unternommen, und am Abend versammelten wir uns alle zu einem fröhlichen Barbecue. Die Siegerehrung fand am Samstag mit



Gruppenbild mit Damen...

anschließendem Vier-Gänge-Dinner statt. Der Sonntag war der Abschiedstag. Wir saßen im Festzelt noch einmal alle beisammen. Am Montag um 10.00 Uhr wurden die Brücken in Harlingen geöffnet, und die Schiffe fuhren aus der Stadt hinaus. Ein schönes Treffen „Pavillon d'Or 2003“ war beendet. ☐



Marine- und Yachtservice GmbH Leer

Motoren-Instandsetzung • Umbau und Instandsetzung von Abgassystemen • Ruder und Wellenanlagen, Rohrleitungen • Ausrichten der Motoren und Untergießen von Fundamenten bei Berufsschiffahrt und Yachten

Immer erreichbar:

Jürgen Telkamp

Privat: 04 91 / 6 35 12 · Fax: 04 91 / 99 23 331

Mobil: 01 70 / 7 09 45 36

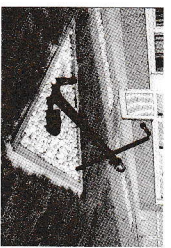
Geerd Klotzbach

Privat: 0 49 55 / 92 04 83 · Fax: 0 49 55 / 92 04 74

Mobil: 01 71 / 33 10 00 5

Industriestraße 16 · 26789 Leer · Tel.: 04 91 / 96 07 60 5 · Fax: 04 91 / 96 07 60 6

Stockanker für Traditionsschiffe und zur Dekoration:



17.0514.01	Stockanker 10 kg	149,00
17.0514.02	Stockanker 15 kg	189,00
17.0514.03	Stockanker 20 kg	195,00
17.0514.04	Stockanker 30 kg	290,00
17.0514.05	Stockanker 50 kg	409,00
17.0514.06	Stockanker 75 kg	599,00
17.0514.07	Stockanker 100 kg	679,00
17.0514.08	Stockanker 125 kg	779,00
17.0514.09	Stockanker 150 kg	849,00

Die Preise verstehen sich per Stück, inkl. MwSt und Ab Werk.

Navyline GmbH, Hans-Böckler-Ring 33, 22851 Norderstedt
Tel: 040 / 5113780, Fax: 040 / 517437, email: info@navyline.de, www.navyline.de

Pressestimmen

Isenhagener Krautmarkt

Allgemeine Zeitung
Niedersächsisches Tageblatt



Montag,
28. Juli 2003

Einzelpreis 0,80 €
Jahrgang 117 - Nr. 173

AMTliches BEKANNTMACHUNGSORGAN

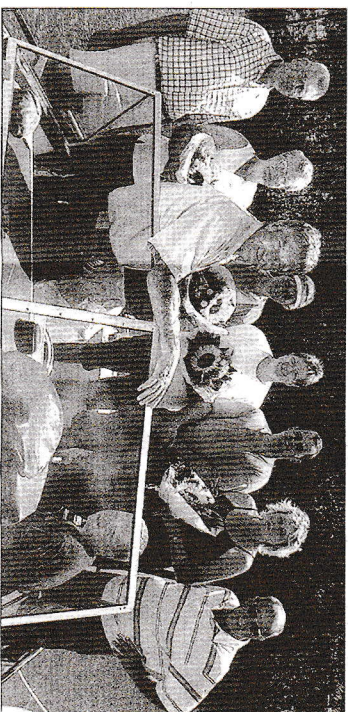
Spektakuläre Aktion Hobbyskipper helfen manövrierfähigem Tanker

Spektakuläre Aktion
Sonabend auf dem Elbe-Seitenkanal bei Altsenhagen. Ein Diesel-Tanker steuerte manövriertunfähig auf die Brücke zu. Hobbykapitäne halfen.

VON PETER HINTZE

Wittingen. Diesen Urlaub werden Renate und Klaus Müller sowie Hilla und Rolf Huxhagen so schnell nicht vergessen. Die vier Duisburger machen dieser Tage Urlaub im Wittinger Hafen. Sie wollen die Lahnburger Heide per Rad erkunden. Am Sonnabend veränderte das schnelle Einregeln der Urdauer ein Schiffsunglück auf dem Elbe-Seitenkanal.

Wie Hartmeisterin Dagmar Thammhäuser gestern informierte, steuerte ein mit Diesel betriebener Tanker manövriertunfähig auf die Brücke unweit des Häfengänglades zu. Das Schiff, bei dem die Einspritzpumpe defekt war, habe sich dem aufgrund der Stromung gegenüber. Schnelles Eingreifen war gefragt. Denn: Die „RTG 9“



Enrico Maksowitz, Schiffsführer des Tankers „RTG 9“, bedankte sich gestern mit Blumen bei den Helfern. Die Familien Huxhagen und Müller sowie Haack hatten Sonnabend ein Schiffsunglück verhindert.

hatte die Uferböschung rammen und Leck schliessen können. Es folgte ein beispielloser Einsatz zwischen Klein- und Großschiffahrt. Die „River Lady“ von Renate und Klaus Müller, die „Diana“ von Hilla und Rolf Huxhagen sowie die „Printgar“ von Jutta und Rainer Haack aus Wittingen eilten dem vollbeladenen Kahn, der aus Hamburg kam und in Wittingen gelocht werden sollte, zur Hilfe und zogen diesen wieder in Position. Die Besatzung eines bereits im Hafen liegenden Frachters aus Belgien zog den Tanker rückwärts an die Anlegestelle der Firma Oel-Hitze. Hartmeisterin Dagmar Thammhäuser hielt vom Bord der „Diana“ den Kontakt mit dem Kapitän des manövriertunfähigen Schiffes. Gordon Thammhäuser führte mit der „Printgar“ heraus. Der Zwölfjährige wurde nach dem Einsatz von allen Seiten gelobt. Er hatte präzise Kommandos gegeben, Ruhe bewahrt und den Tanker des Tankers am Dalben festgemacht. Nach dieser Aktion hätten sich die Erwachsenen ihr Bier in der Hafenkantine wahrlich verdient. Netze Geste gestern von Enrico Maksowitz, Kapitän der „RTG 9“. Er überreichte den Helfern Blumen. hintze@bbeckers.de

Anmerkung der Redaktion:

Die in dem Artikel erwähnte Hafenmeisterin Dagmar Thammhäuser ist Mitglied der Deutschen Traditions-Motorboot-Vereinigung (DTMV). Der in Bedrängnis geratene Schiffsführer des Tankers hat im Wittinger Hafen angerufen und Frau Thammhäuser um Hilfe gebeten. Da nur bei den Gastliegern jemand an Bord war, mobilisierte sie die Gäste und startete die Hilfsaktion. – So sollte es in der Schifffahrt sein – „Wir auf dem Wasser!“

ProCoat®. Der Problemlöser

Ein Produkt aus der
schwedischen Umwelforschung



ProCoat®
THE UNIQUE COATING SOLUTION

**Sprayable
Rubber**

**Thoughtened
Urethane**

Peter Wriedel
ProCoat - Beratung Deutschland
Kiebitzredder 21 E
24235 Laboe

Tel. 04343 / 8420
Fax 04343 / 421667

K. Foerster
Technischer Vertrieb ProCoat
Hellhorn 2
24558 Henschedlitzburg
Tel. 04193 / 97863
Fax 04193 / 93474

- die alternative Beschichtung für giftfreie und anwuchshemmende Unterwasserstriche
- ein Gummipulver aus recycelten Autoreifen, lösungsmittelfrei
- die beschichteten Flächen sind korrosionsgeschützt, wasserundurchlässig und chemikalienresistent, abrieb-, verschleiß-, schlag- und vibrationsfest
- auch einsetzbar als Anti-Eisbeschichtung oder zur Herstellung rutschfester Decksbeschichtung

Der Schlepper „PRÜSSMANN“ – Ein Traum erfüllt sich

von Manfred Ahrens

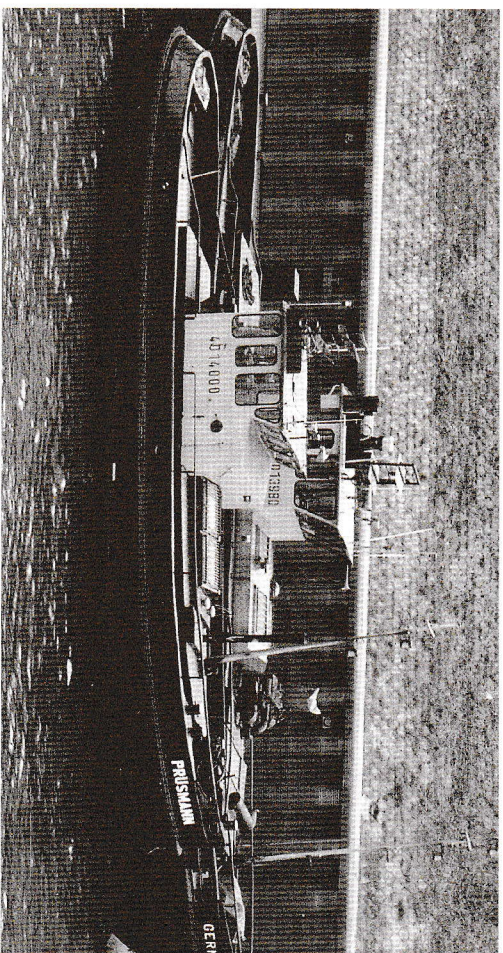
Durch die wirtschaftlichen Veränderungen in den Duisburger Häfen waren die Tage der PRÜSSMANN im Sommer 2002 gezählt. Kurz: PRÜSSMANN stand zum Verkauf. Ausländische Interessenten hatten lukrative Angebote abgegeben, so dass eines der letzten in den Ruhrorter Häfen gebauten Schiffe aus alter Zeit für immer verloren zu gehen drohte. In schwierigen Verhandlungen konnte der Verfasser (DTMV-Mitglied) das Schiff erwerben.

1926 erteilte die Duisburg-Ruhrorter Hafenverwaltung der Meidericher Schiffswerft den Auftrag zum Neubau eines 100 PS-Hafenbugsjerbootes: Länge über Deck 15,00 m, Breite 4,00 m, Tiefgang an der Basis 1,50 m. 1927 wurde das Boot für die Hafenverwaltung vom Stapel gelassen und erhielt, wohl im Gedenken an die Verdienste des Oberbauers Karl Wilhelm Adolf Prüssmann für die Ruhrorter Häfen, den Namen PRÜSSMANN, den es bis heute beibehalten hat. Die Eintragung im Binnenschiffsregister erfolgte beim Amtsgericht Ruhrort.

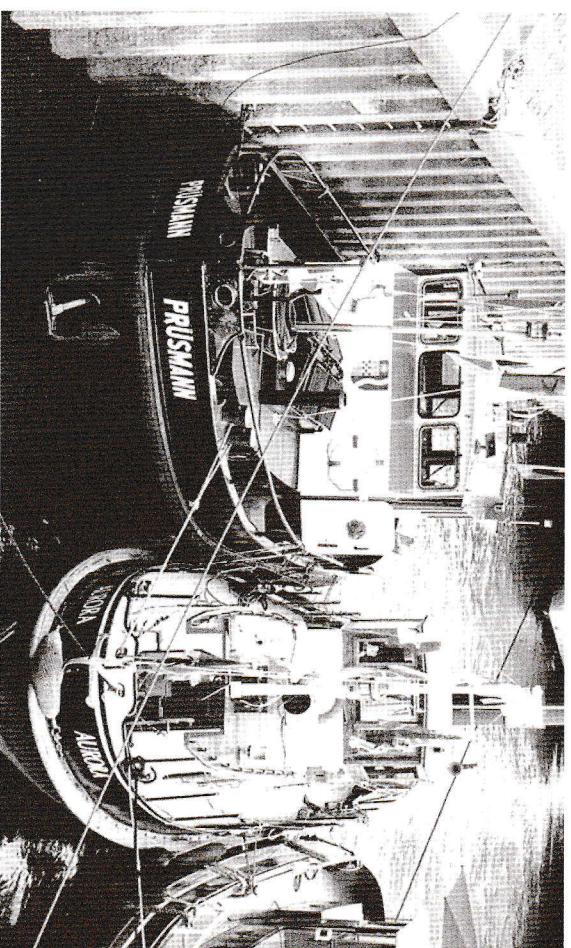
Im Jahre 1939 wurden der Meidericher Schiffswerft umfangreiche Umbauten aufgetragen und 1940 realisiert. Das Boot erhielt nunmehr auf neuen Fundamenten einen 150 PS Deutz S.44M 428-Vierzylinder Dieselmotor, und ein

Reduzier-Wendegetriebe Renk W.U.F.36 Beide Aggregate sind noch heute das Herz des Schiffes. Die bisher einfache Ruderanlage mit Seilsteuerung wurde durch ein frei hängendes Doppelruder mit Wellensteuerung ersetzt. Die Schraube wurde von 1200 mm auf 1700 mm bei 192 U/min max. und einer mittleren Steigung von 1340 mm vergrößert und von einem Halbtonnel mit Schraubenschirm umgeben. Der Tiefgang beträgt jetzt 1800 mm.

Alle Umbauten sind durch Originalzeichnungen der Werft dokumentiert, auch das Original der Bedienungsanleitung des Motors ist noch vorhanden. Noch in seiner äußerlichen Originalerscheinung wie beim Stapellauf 1927 tat PRÜSSMANN in den ersten Jahren nach dem Krieg unter der Bezeichnung „Hafenkontrollboot 6“ seinen Dienst als Bugsjerboot und Eisbrecher vorzugsweise im Außen-, Innen- und Holzhafen, dass musste das ehemals aus Holz gebaute Ruderhaus ersetzt werden. Der Niedergang in die Achterwohnung wurde in das Ruderhaus verlegt, die neue Metallkonstruktion erhielt durch die negativ gestellten Frontfenster eine modernere und für den Alltagsbetrieb geeignetere Gestalt. Der Auspuffkamin von dem mittleren Fenster des Ru-



Schlepper „PRÜSSMANN“ in seiner aktiven Zeit



Der Schlepper „PRÜSSMANN“ heute - beim Ruhrorter Hafenfest 2003


derhauses wurde entfernt und nach achtern durch die Bordwand geführt. Das Schiebeluk der vorderen Wohnung wurde flacher gebaut. In den folgenden Jahren wurden auf Grund geänderter Bestimmungen geringfügige An- und Umbauten vorgenommen. Letztlich präsentiert sich das Schiff in seiner Grundsubstanz aber immer noch im Zustand von 1927 bzw. 1940. PRÜSSMANN dürfte auf Grund der noch vorhandenen Originalzeichnungen der Bauwerft eines der am besten dokumentierten alten Binnenschiffe sein.

Die Zukunft von PRÜSSMANN?!

Es ist erklärte Absicht des neuen Eigners, das Schiff als eines der letzten Zeitzeugen des hohen Standards der Schiffbaukunst Ruhrorter und Meidericher Werften für einen interessierten Kreis zu erhalten. Demnächst soll PRÜSSMANN in privater Trägerschaft und Verantwortung im Ruhrorter Eisenbahnhafen dem Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg angegliedert werden und einem interessierten Publikum zugänglich sein, insbesondere der Maschinenraum mit dem alten voll funktionsfähigen Motor von 1940. Weitere Eigner historischer Binnenschiffe haben sich an-

geboten, ebenfalls mit ihren Schiffen das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt zu bereichern. Auf diese Weise könnte ohne Belastung für öffentliche Kassen ein Grundstein für einen Museumsstufen gelegt werden, der die hervorragende und einzigartige Präsentation des Museums über Leben und Arbeit in der früheren Binnenschifffahrt ergänzt. Freunde und ideale Förderer dieses Gedankens sind herzlich willkommen, um den bisher kleinen Kreis zu stärken.

Jeder Schiffseigner hat zu jeder Zeit sein Schiff an seine Bedürfnisse und Bedingungen angepasst, sei es in der Technik oder der Form. Auch PRÜSSMANN wird in seinem Aussehen leicht verändert werden. Mit Unterstützung von Fachleuten soll unter Wahrung der geschichtlichen Substanz ein vorsichtiger Rückbau vorgenommen werden, ohne jedoch in einen absoluten Historismus zu verfallen.

PRÜSSMANN soll keine „Leiche“, sondern ein aktiver Veteran sein und könnte daher auf auswärtigen Veranstaltungen „Botschafter“ der Hansestadt Duisburg, des Hafensstadteils Ruhrort, des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt oder seines früheren Besitzers sein: wenn dies dann gewünscht wird! 

BEHANDELN SIE IHR SCHIFF ALS VIP

Mit unserem Yachtlackenprogramm von:

- Sikken's Yachtpaints
- v. Höveling Bootslacke
- Epifanes Jachtack
- Owatrol Öl & D1/D2
- Benar Öl

INTERKLEUR



WEISHAUPT

Mühlenstraße 153 · 26789 Leer

Tel.: 04 91 / 927 923 0

Fax: 04 91 / 927 923 1

www.interkleur.de

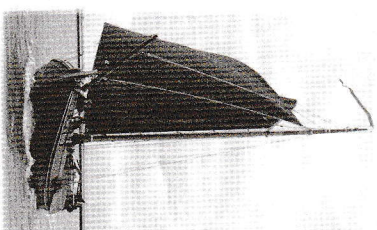
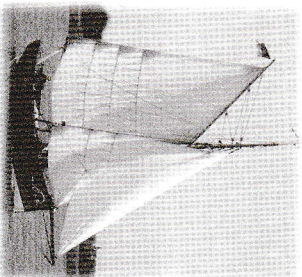
Einzel- & Großhandel, Versand möglich

1899 über 100 Jahre

H. Bülter & Co.

2003 BOOTSWERFT

Herstellung
von Yacht- und
Kutterneubauten
Reparatur- und
Kranbetrieb
Malerarbeiten
Stipanlage bis 150 to.

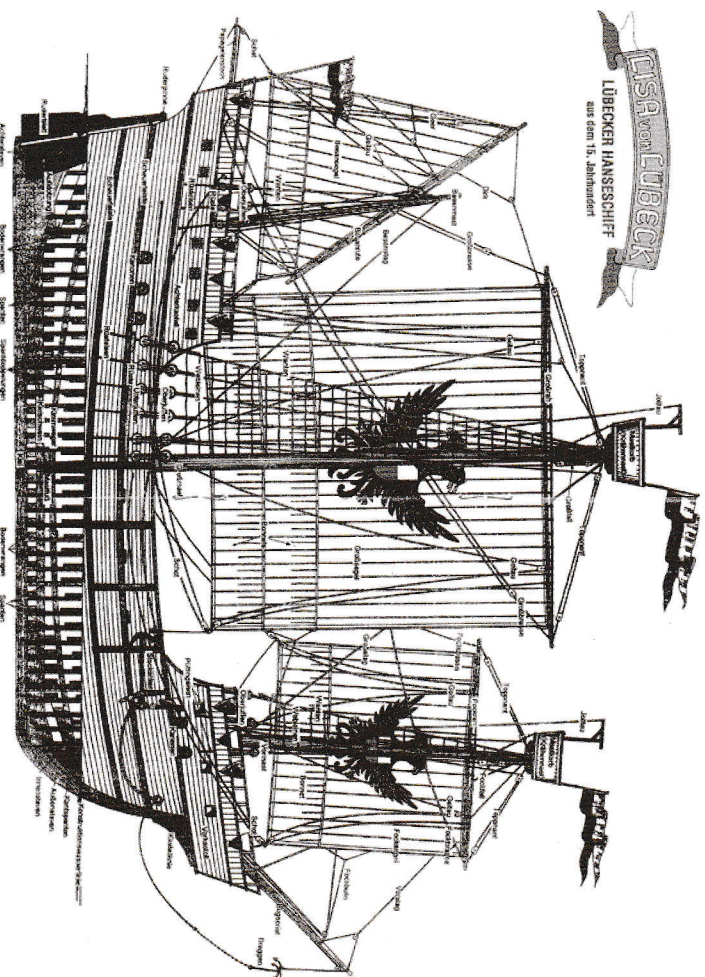


26844 DITZUM / EMS

Telefon (0 49 02) 9 29 00 · Telefax (0 49 02) 92 90 14

Traditionsschiffe - Neubau - Restaurierung

LISA von LÜBECK -
Das Lübecker Hanseschiff aus dem 15. Jahrhundert



„Wir machen Lübecks Geschichte anschaulich“. Dieses Ziel steckte sich die „Gesellschaft Weltkulturgut Hansestadt Lübeck e.V.“ bei der Gründung des Vereins im Jahre 1991. Die vom Wasser umgebene Innenstadt Lübecks wurde 1987 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. In Ergänzung der Baudenkmäler wird das Hanseschiff des 15. Jahrhunderts in Originalgröße nachgebaut.

Die seegängigen Schiffe dieser Zeit nannte man vielfach „Kogge“, selbst wenn es sich um eine Holk oder Kraweel handelte. Optisch unterscheidet sich die Kraweel durch ihre drei Masten von der meist einmastigen Kogge. Technisch ist vor allem die unterschiedliche

Bepankung von Bedeutung. Während die Kogge geklinkert ist, d.h. die Planken überlappen sich dachziegelartig, liegen bei der Kraweel die Planken mit ihren Schmalseiten vollflächig auf dem darunter liegenden Plankengang. Diese sogenannte Kraweel-Bauart, von der sich der Name des Schiffstyps ableitet, ermöglichte durch ihre hohe Festigkeit und Verwindungssteifigkeit den Bau wesentlich größerer Schiffe, als das mit der Klinkerbauart möglich war. Mit dem Projekt „Hanseschiff“ sollen die wenig bewiesenen geschichtlichen Fakten der Kraweel des ausgehenden 15. Jahrhunderts in einem Neubau umgesetzt werden. Ein großer Kreis beteiligter Fachleute aus dem Bereich Seefahrt, Schiff- und Bootsbau bündelte das

Wissen und soll zum einen eine größtmögliche Vorbildgerechtigkeit garantieren, gleichzeitig jedoch auch die Seetüchtigkeit nach heutigen Maßstäben sicherstellen. Historische Schiffe bzw. Nachbauten von alten Schiffen werden in Deutschland, sofern sie betriebsfähig sein sollen, nach den Bestimmungen der Traditionsschiffahrtsverordnung abgenommen.

Das Schiff wurde im Juli 1999 auf Kiel gelegt; die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2004 – also rechtzeitig zum Deutschen Seeschiffahrtstag – geplant. Danach ist beabsichtigt, die „LISA von LÜBECK“ im Sommer als Botschafter Lübecks und der Hanse auf Segelveranstaltungen und Hansetagen zu präsentieren. In der Tagesfahrt können dann bis zu 65 Gäste von der ehrenamtlichen zwölf- bis vierzehnköpfigen Crew befördert werden.

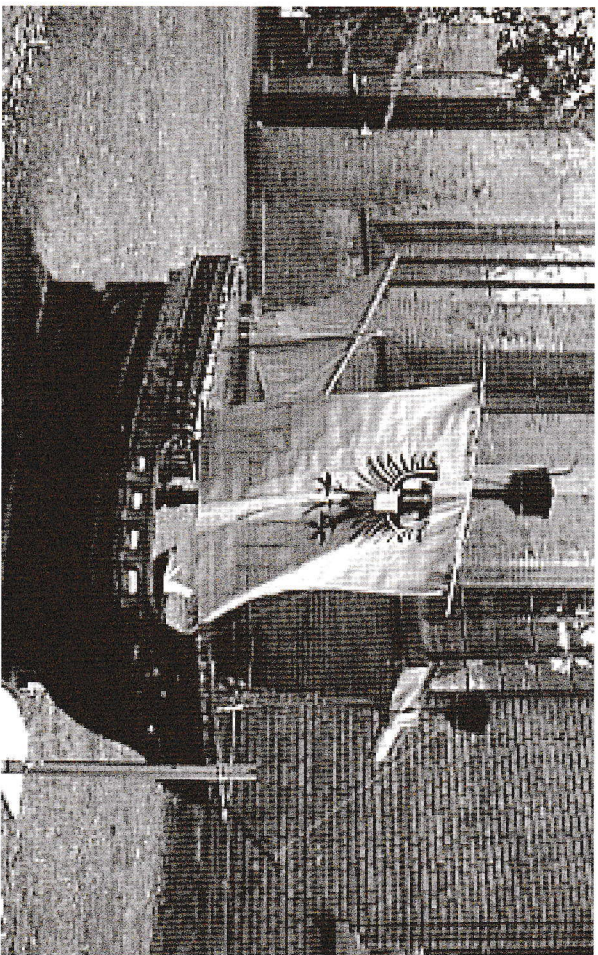
Für diese Aufgabe müssen aufgrund der Sicherheitsauflagen einige Einbauten vorgenommen werden, die zur Hansezeit unbekannt waren. So hat das Schiff einen Antriebsmotor und einen Generator für die Stromerzeugung an Bord, wie auch eine Feuerlösch- und eine Abwasserbereitungsanlage. Alle Kompro-

misse dienen der Sicherheit der Fahrgäste und dem Umweltschutz. Sie werden das Segelerlebnis, wenn die „LISA von LÜBECK“ lautlos mit ihren 300 qm Segelfläche durchs Wasser zieht, keinen Abbruch tun.

Das Schiff entsteht auf der Hanseschiffswerft auf der nördlichen Wulfbahninsel in Lübeck. Träger des Vorhabens ist der eingangs genannte gemeinnützige Verein, Finkenberg 39, 23558 Lübeck (www.welkulturgutluibeck.de), der für Interessenten eine informative Broschüre bereit hält. (DF) **2**

Hauptdaten des Schiffes:

Länge über alles:	35,90 m
Tiefgang:	2,86 m
Länge zwischen den Loten:	25,00 m
Seitenhöhe:	4,22 m
Breite über alles:	9,30 m
Masttop über Wasserlinie:	21,15 m
Breite Rumpf:	8,30 m
Segelfläche:	285,10 qm
Breite in der Wasserlinie:	7,70 m
Verdrängung:	193,60 cbm



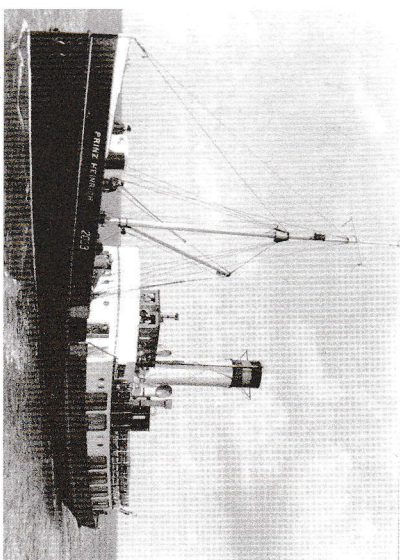
„LISA von LÜBECK“ - hier noch als Modell

„Prinz Heinrich“ - ein Schiff kehrt heim

Demnächst wird die 1909 auf der Meyer-Werft in Papenburggebaute „Prinz Heinrich“ den hiesigen Handelshäfen Leer in aller Pracht bereichern.

Am 30. Juni 2003 erreichte der älteste Schraubendampfer der Emschiffahrt seinen künftigen Heimathafen. Der ehemalige Dampfer wurde von der Neptunwerft in Rostock nach Leer geholt. Der einstige Look des Schiffes wird wieder hergestellt. Der Rückbau wird Zeit in Anspruch nehmen und Geld kosten.

In Rostock dümpelte die „Prinz Heinrich“ ohne Motor vor sich hin und fristete ein trostloses Dasein. Kapitän Holger Graventstein vom Offshore Service Leer, brachte das Schiff mit dem Schlepper „EMSTUG“ nach Leer. Die „Prinz Heinrich“ soll als Muse-



Wieder in Leer: die „Prinz Heinrich“ Foto: Meyer Werft

ums- und Ausstellungs-schiff ihre Besucher erfreuen. Ihre Räume werden für kulturelle Veranstaltungen wie Lesungen und Vorträge, aber auch für private und geschäftliche Anlässe hergerichtet und genutzt.

In Leer hat sich ein Verein gegründet, dessen Mitglieder mit Leib und Seele dabei sind, dieses Ziel zu erreichen. Der Zahnarzt, Dr. Wolfgang Hofer und Kapitän Holger Graventstein, sind der Motor dieser Idee und haben den Vorsitz des Vereins „Traditionsschiff Prinz Heinrich e.V.“ übernommen. Angespont u. a. von Kapitän und Professor Dr. Werner von Unruh, der an der Fachhochschule für Seefahrt in Eislehnt unterrichtet und das Schiff entdeckt hatte. Auch der ehemalige Seefahrtsschuldirektor aus Leer Kapitän Jürgen Jürgen-sen und Dipl.-Ingenieur Bernd Grünefeld, ehemaliger Mitarbeiter der Meyer Werft, sind mit von der Partie. Dem jungen Verein sind

Mitglieder herzlich willkommen. Jürgen-sen verbindet mit der „Prinz Heinrich“ ein besonderes Schicksal, er erlebte das Ende des letzten Krieges als junger Seemann auf diesem Schiff. Aus den Rahmen der Fensterver dunklungen des ehemaligen Salons (12 Fenster) der damaligen „Prinz Heinrich“ baute er sich nach dem Krieg voller Stolz sein erstes Boot. Die „Prinz Heinrich“ wurde 1909 als Schraubendampfer der Emschiffahrt und

Inselversorger zwischen Emden und Borkum auf der Meyer-Werft in Papenburg gebaut. Dabei wurde auch der niederländische Hafen Delfzijl angefahren. Nicht selten begann sie ihre Fahrt aber auch in Leer. Hier überwinterte der Dampfer regelmäßig. Die Duckduben, an der die „Prinz Heinrich“

festmachte wenn die Saison vorüber war, stehen heute noch an der gleichen Stelle im Leeraner Hafen. Hier soll das Schiff auch seinen künftigen Liegeplatz bekommen. Der hiesige Teil des Handelshafens in Leer wird somit durch eine Initiative zupackender Bürger belebt und das Schiff vor dem Verschrotten gerettet. Es wird wieder ein Stück Seefahrtsgeschichte erhalten bleiben. Die „Prinz Heinrich“ ist 37 Meter lang, sieben Meter breit und hat einen Tiefgang von 1,8 Meter.

Viele Leeraner bedauern, dass im Leeraner Hafen nichts mehr an die große Zeit der Heringsfischerei erinnert. Dafür wird demnächst die „Prinz Heinrich“, der älteste Schraubendampfer der Emschiffahrt, der über 60 Jahre auf der Ems im Einsatz war und von der AG Ems bereedert wurde in neuem, alten Gewand den Handelshäfen verschönern, und an vergangene Zeiten erinnern. (BF) **2**

Schiffsfenster nach Maß

für Sportboote - Yachten und Berufsschifffahrt

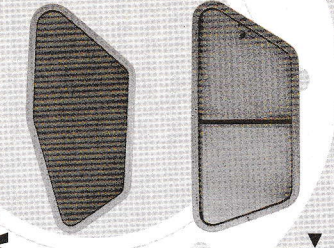
- ▶ Moderne Klemmprofile für Wandstärken bis zu 60 mm
- ▶ Hartglas von 6 - 10 mm auch grau - bronze und blau getönt
- ▶ Spezialprofile zum Selbstbau von Fenstern und Windschutzscheiben

Schiffsfenster nach Maß

Industriegebiet Süd
31737 Rinteln · Dieselstraße 9
Tel. 0 57 51 - 95 88 10 · Fax 95 88 09
info@schiffsfenster.de · www.schiffsfenster.de

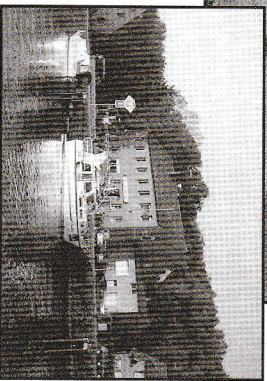
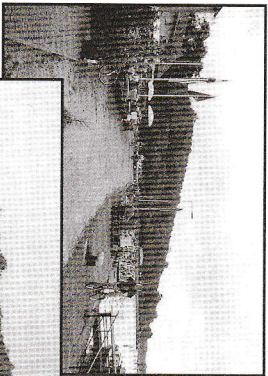


Windschutzscheiben nach Maß



Gemütliche Gastlichkeit direkt am Dortmund-Ems-Kanal

- geöffnet ab 9.00 Uhr
- Festsaal für 40 Personen
- gutbürgerliche Küche
- täglich kulinarische Fischgerichte



Café & Bistro Am nassen Dreieck

Inhaber: Marlies Brunke · Huckbergstraße 15 · 48477 Hörstel · Telefon: 0 54 59 / 15 71



Bilderbogen



Die „guten Geister“ von Ruhrort

Ganz offiziell...

Frühstück auf der „Oscar Huber“



Geselliger Abend im Lingener Hafen

Kaffeetrinken zum Ausklang im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt



In der Leeramer Schleuse - sammeln zur Zielfahrt nach Duisburg

Eine Ruhrfahrt die ist lustig..

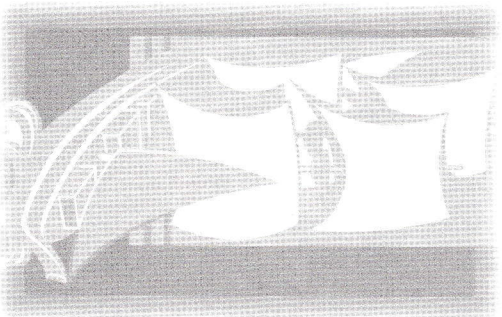
BINNENSCHIFFFAHRTS



VERLAG GMBH

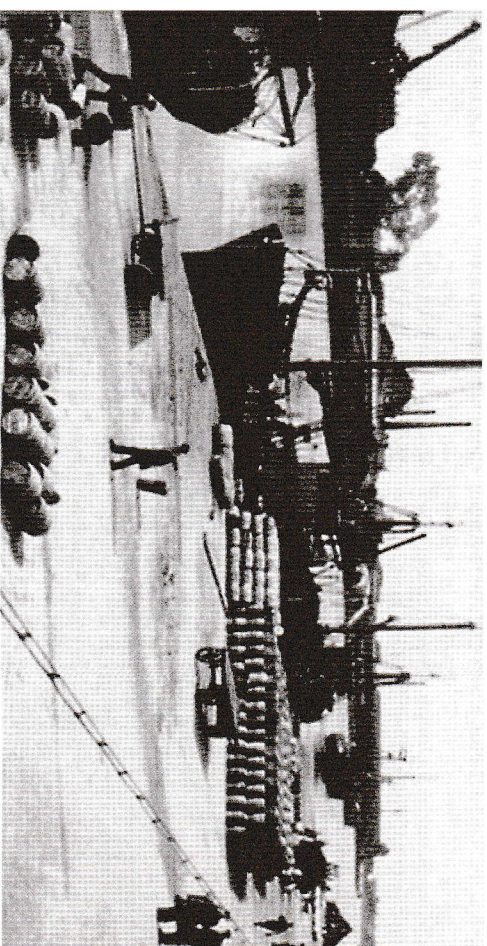
Wir führen alles für die Güter-, Personen-
und Sportschiffahrt:

WESKA (Europäischer Schiffsahrts- und Hafenkalender)
Polizeiverordnungen, Gesetzeswerke, Unterrichtsmaterial,
Wasserstraßenübersichtskarten und Hafenpläne, nautische
Reiseführer und Bildbände...



Binnenschiffahrts-Verlag GmbH
Haus Rhein • Dammstraße 15-17
47119 Duisburg (Ruhrort)
Telefon: 0203-80006-20 • Telefax: 0203-80006-21

Hafengeschichte



Leeraner Logger am Ausrüstungskai im heutigen Industriehafen

100 Jahre tidefreier Hafen Leer

Am 19. September vor 100 Jahren wurde die Seeschleuse Leer feierlich eingeweiht. Die „Viktoria“ und „Augusta“, der Regierungsdampfer „Dollart“ und zwei Dampfer der Deutsch - holländischen Baugesellschaft, sowie die „Lustjacht“ des Majoratsherrn Grafen von Wedel-Evenburg hatten in der Schleuse Aufstellung genommen und wurden von dem damaligen Bürgermeister Dieckmann begrüßt. Damit hatte die Stadt Leer einen tidefreien Hafen und die Bürger, denen noch die Angst vor der letzten Sturmflut in den Knochen saß, konnten ruhig schlafen, wenn es draußen mal wieder so richtig stürmisch war. Der jetzt tidefreie Hafen besteht aus einer Flussschleife der Leda, Nebenfluss der Ems. Die große Sturmflut von 1883, die der Stadt Leer viel Elend brachte, gab unter anderem den Ausschlag zum Bau der Schleuse.

Die Schifffahrt spielte in Leer schon immer eine große Rolle. Waren es in der Vergangenheit Tralken, Mutten und Poggen, die das Hafenbild prägten, so entwickelte sich der Hafen nach dem Bau der Seeschleuse rasant. Leer verfügte u. a. über eine große Heringsfischereiflotte. Im Jahre 1905 wurde die Heringsfang-Gesellschaft (Leeraner

Heringsfischer-Aktiengesellschaft) unter Beteiligung der Stadt Leer gegründet. Von 1906 an wurde der Heringsfang in der Nordsee von Leer aus betrieben. Die Heringsflotte war erfolgreich, es wurden mehr Schiffe gebaut. Zwischen 1919 und 1930 führen ständig 11 bis 15 Logger aus. Die Einnahmen der Gesellschaft stieg. 1918 konnte die Ladungsfläche und das Hafengrundstück auf der Nesse gekauft werden. Mit der Weltwirtschaftskrise 1930 kam auch die Heringsfischerei in Bedrängnis. Die Stadt kaufte 1932 die Gesellschaft auf, um ein zu fürchtendes Ende durch wirtschaftliche Schwierigkeiten in den Jahren 1930-1933 zu verhindern. Nach 1933 bis 1937 stieg die Zahl der Leeraner Logger auf 32 an. Der Krieg machte allerdings den Fischern einen Strich durch die Rechnung. Mannschaften und Schiffe wurden für Kriegszwecke benötigt. Nach dem Krieg gab es wieder 19 Logger. Das Jahr 1967 brachte dann das endgültige „Aus“ für die Heringsfischerei in Leer. Die Nordsee war überfisch. Die Fischerei gehört damit schon lange der Vergangenheit an. Der Hafen in Leer hat sich verändert. Neben der Binnen- und Küstenfahrt hat die Sportschifffahrt eine nicht unwesentliche Rolle eingenommen. Segler, Ruderer, Motor-

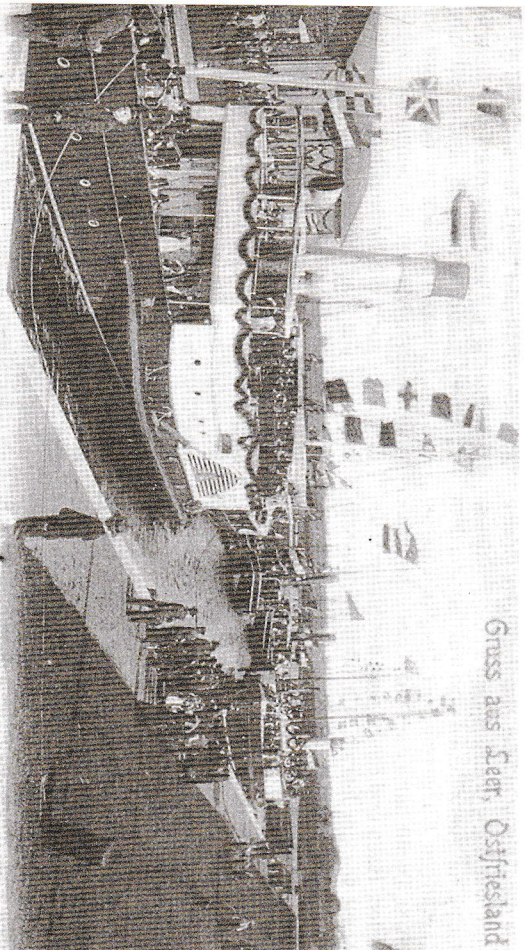
bootfahrer und Traditionsschiffer sowie Angeler sind mit ihren Booten im Hafen beheimatet. Der Deutsche Motoryachtverband und die Stadt Leer möchten diese Schiene ausbauen. Das alljährlich in Leer stattfindende internationale Tourenskippertreffen des Verbandes soll einst für die Motorbootfahrer den Stellenwert einnehmen, den Kiel mit der „Kieler Woche“ für die Segler seit langer Zeit beansprucht. Um diesem Wunsch näher zu kommen, muss allerdings noch einiges geschehen. Auch die Deutsche Traditionsmotorboot-Vereinigung gründete sich vor fünf Jahren in Leer und nahm bisher einen rasanten Aufstieg. Die bundesweite, länderübergreifende Vereinigung wuchs in diesen fünf Jahren an Schiffen und Mitgliedern um mehr als das Zehnfache. Die Tendenz ist steigend. Auch immer mehr Niederländer schließen sich der Vereinigung an.

Und auch in diesem Winter werden fünf Traditionsschiffe der DTMV im Leeraner Hafen verbringen. An der Waage, wo einst die Berufsschiffahrt ihre Güter wiegen ließ, stehen in den letzten fünf Jahren ein Museums-hafen. Schmucke alte Schiffe liegen hier. Der Heimatverein mit seinem „Schipperkloffe“ hat

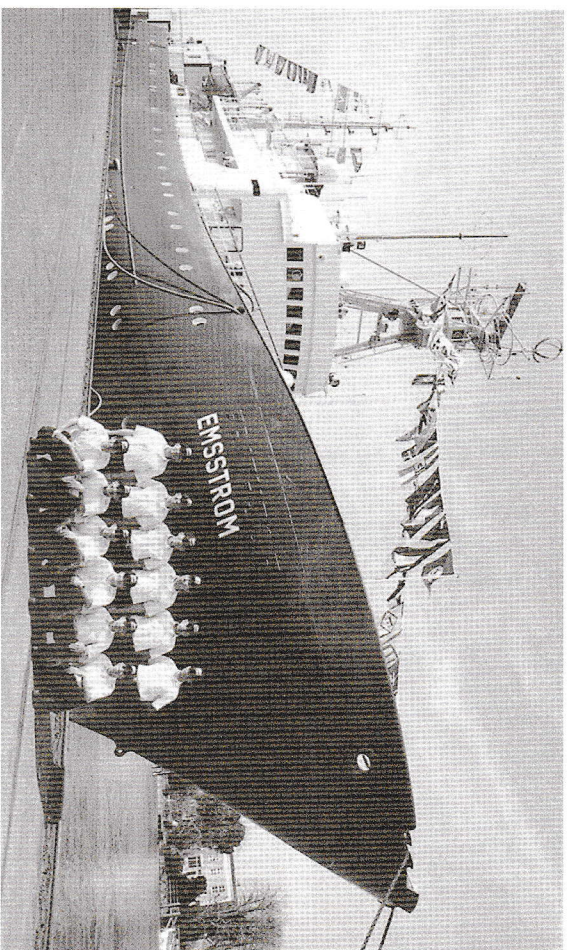
diese Bereicherung der Stadt ins Leben gerufen.

Aus der Geschichte ist zu erkennen, dass mit der Entwicklung des Handels in Leer und der Einrichtung des ersten Marktes im Jahre 1508 das Marktrecht von Edzard dem Großen an die Stadt verliehen wurde. Der Gallimarkt wurde als Flachmarkt eingerichtet und verbunden mit dem Markt war die Einrichtung einer Waage. Sie befand sich anfangs im Turm der reformierten Kirche. Die Verlegung der Waage an das Ufer der Leda wurde im Jahre 1570 durchgeführt. Denn durch den zunehmenden Handel nahm auch der Schiffsverkehr ständig zu. In erster Linie bestand die Fracht damals aus Flachs, Butter, Käse, Talg, Speck, Wachs und Vieh.

Der See- und Binnenhafen Leer gehört heute zu den wichtigsten kommunalen Häfen des Landes Niedersachsen. Er hat Anschluss an das Ruhrgebiet und an die Bundesstaaten über den Dortmund-Ems-Kanal und an die Nordsee über die Seeschiffahrtsstraße Ems. Die Hafen- und Bahnanlagen sind Existenzgrundlage für über 20 Hafengebundene Betriebe. Ab dem Jahre 1900 stieg der Gesamtumschlag im Hafen Leer von 199.802 auf 1.119.775



Guss aus Leer, Ostfriesland
Die am 19. 9. 03 eingeweihte Seeschleuse unter Beisein der Herren Staatsminister v. Bunde u. St. Hohlef Prätzen v. Kantbor zu Leer



Die „MS EMSSTROM“ (früher „MS FRITHJOF“) im Leeraner Hafen

Tommen im Jahre 2002. 229 Seeschiffe brachten 239.732 Tonnen Güter nach Leer und fuhren mit 137.406 geladenen Gütern wieder ab. In der Binnenfahrt liefen 1.297 Schiffe den Leeraner Hafen an und brachten im Jahre 2002 351.792 Tonnen Güter nach Leer. Auf der Rückfahrt nahmen sie von Leer aus 158.369 Tonnen Güter mit.

Den Größten Anteil der Ladungen haben hierbei die Nahrungs-Ölfrüchte (291.388 Tonnen). Die Futtermittel folgen mit 155.589 Tonnen und Eisen und Schrott mit 122.837 Tonnen. Baustoffe und Splitt spielen neben Düngemitteln ebenfalls eine große Rolle, gefolgt von Fetten und Ölen, Brennstoffen, Sammelgütern, Getreide und sonstige Güter.


Seefahrtschule Leer

Seit fast 150 Jahren werden an der Seefahrtschule in Leer angehende Seeleute ausgebildet. 1854 wurde die „Königliche Navigationschule“ offiziell eröffnet. Nach kontinuierlichen Erweiterungen des Ausbildungsangebots erfolgte 1973 die Aufgliederung der „Staatlichen Seefahrtschule“ in die Fachschule Seefahrt (Küstenfahrt, Maschinisten, Kleine und Mittlere Fahrt, Seefunker) und in den Fachbereich Seefahrt der Fachhochschule Ostfries-

land (Große Fahrt). Das Ausbildungsspektrum der beiden Einrichtungen umfasst heute alle Patentebenen unter einem Dach. Im kommenden Jahr feiert die Seefahrtschule ihr 150jähriges Jubiläum. Im Augenblick jedoch hat die Seefahrtschule zu kämpfen. Es ist zu hoffen, dass sie die 150 Jahre erreicht und es ihr nicht so ergeht, wie anderen Hochschulen in Niedersachsen, die dem „Rüststift“ zum Opfer gefallen sind.

„MS Emsstrom“

Das Ausbildungsschiff „Emsstrom“ dient der Seefahrt in verschiedener Hinsicht. Hier werden junge Seeleute für unterschiedliche Fachgebiete ausgebildet. Viele Reedere haben sich zusammengetan, um ihr ausländisches Schiffspersonal zu schulen. Ferner bietet die Emsstrom eine Fülle von Fortbildungsteilgängen auch für Kapitäne und Offiziere an.

Die Schiffahrt hat Tradition in Leer. Nach Hamburg werden von Leer aus die meisten Schiffe in Deutschland bereedert. Bis auf ganz wenige Ausnahmen sind die Leeraner Reeder selbst als Kapitäne gefahren und haben einst an der Seefahrtschule Leer ihr Rüstzeug für dieses Beruf erlernt. (BF) 

Quellen: Stadtarchiv Leer + Stadtwerte Leer



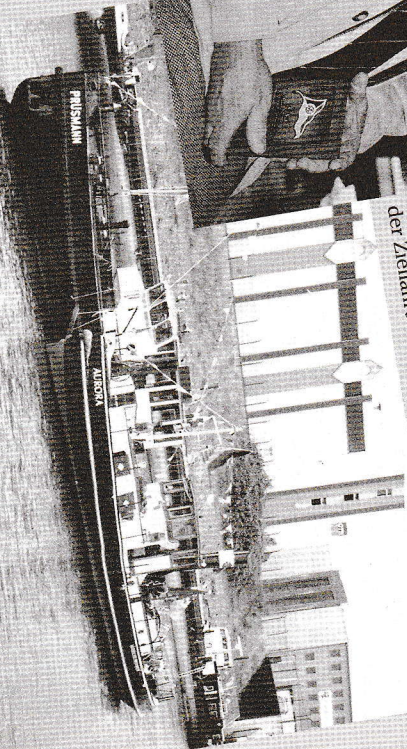
Bilderbogen



Teemplantag für die DTMV-Crews beim Leeraner Bürgermeister Wolfgang Kellner anlässlich des Tourenskipper-Treffens in der Ledastadt



DTMV-Erinnerungsplakette für Dieter Sudmann, Vizepräsident des DTMV und Präsident des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen, anlässlich der Zielfahrt nach Duisburg



Schlepper Prüssmann und Aurora im Ruhrorter Hafen.

Besuchen Sie den

Freizeithafen Leer (Ostfriesland)



Es ist was los in Leer...

Veranstaltungsbogen 2003/2004

Ausklang 2003:

- ◇ 24. Nov. - 23. Dez.
- ◇ 29. Nov. - 31. Dez.
- ◇ 06. Dezember
- ◇ 31. Dezember

Vorschau auf 2004:

- ◇ 02. - 04. April
- ◇ 25. April
- ◇ 01. Mai
- ◇ 27. Juni
- ◇ 03. Juli
- ◇ 03. + 04. Juli
- ◇ 09. + 10. Juli
- ◇ 05. - 08. August
- ◇ 20. + 21. August
- ◇ 27. - 29. August
- ◇ 04. September
- ◇ 09. - 17. Oktober
- ◇ 13. Oktober
- ◇ 13. - 17. Oktober
- ◇ 23. November-
- ◇ 24. Dezember

und vieles mehr!

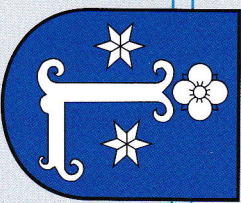
Weihnachtsmarkt in der Fußgängerzone und jeweils sonntags „Weihnachtsmarkt achter'd Waag“
Leeraner Wochen in der Altstadt
Der Nikolaus besucht die Leeraner Innenstadt
Feierlicher Ausklang des Jahres, Innenstadt

Ostermarkt

Schlussstapfe der Niedersachsenrundfahrt, Innenstadt
Eröffnung der Pflanzensaison, Wiltshausen
3. Sommerfahrt „Gesund & vital mit Schiff & Pedal“ nach Ditzum
Bauernmarkt, Fußgängerzone
Töpfermarkt, Ernst-Reuter-Platz
150jähriges Jubiläum der Seefahrtsschule Leer
24. Int. Tourenskippertreffen, Freizeithafen/Innenstadt
6. Weinfest, Rathaus-Innenhof
Internationale Ruderregatta, Hafen
Fest de ()turen in d ()nenstadt
30. Ostfrieslandschau auf der Nesse
Gallil-Viehmarkt VOST-Gelände (Nesse)
496. Gallilmarkt, Große Bleiche
Weihnachtsmarkt: in der Fußgängerzone und jeweils sonntags „Weihnachtsmarkt achter'd Waag“

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:

Verkehrsbüro Leer, Rathausstr. 1, 26789 Leer
Tel. 04 91/9 78 25 00, Fax 04 91/9 78 25 11
e-mail: info@leer.de



(Änderungen vorbehalten)

Veranstaltungskalender im Internet: www.leer.de